

Digitized by the Internet Archive
in 2023 with funding from
University of Toronto

<https://archive.org/details/31761116502931>

CA1
YC19
-T84

291

Government
Publications



Second Session
Thirty-fifth Parliament, 1996-97

Deuxième session de la
trente-cinquième législature, 1996-1997

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

*Standing Senate Committee on
Transport and Communications*

*Comité sénatorial permanent des
Transports et des communications*

Proceedings of the Subcommittee on

Délibérations du sous-comité de la

Transportation Safety Sécurité des transports

Chairman:

The Honourable J. MICHAEL FORRESTALL

Président:

L'honorable J. MICHAEL FORRESTALL

Thursday, February 13, 1997

Le jeudi 13 février 1997

Issue No. 6

Fascicule n° 6

State of transportation Safety in Canada

État de la sécurité des transports au Canada

WITNESSES:
(See back cover)

TÉMOINS:
(Voir à l'endos)



THE SUBCOMMITTEE ON TRANSPORTATION SAFETY

The Honourable J. Michael Forrestall, *Chairman*

The Honourable Willie Adams, *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

Bacon	Mercier
* Fairbairn, P.C. (or Graham)	Roberge
* Lynch-Staunton (or Berntson)	

* *Ex Officio Members*

(Quorum 3)

Changes in Membership of the Committee:

Pursuant to Rule 85(4), membership of the Committee was amended as follows:

The name of the Honourable Senator Roberge substituted for that of the Honourable Senator MacDonald (*Halifax*) (*January 8, 1997*).

The name of the Honourable Senator MacDonald (*Halifax*) substituted for that of the Honourable Senator Roberge (*December 12, 1996*).

The name of the Honourable Senator Roberge substituted for that of the Honourable Senator St. Germain (*December 12, 1996*).

The name of the Honourable Senator St. Germain substituted for that of the Honourable Senator Roberge (*November 29, 1996*).

LE SOUS-COMITÉ DE LA SÉCURITÉ DES TRANSPORTS

Président: L'honorable J. Michael Forrestall

Vice-président: L'honorable Willie Adams

et

Les honorables sénateurs:

Bacon	Mercier
* Fairbairn, c.p. (ou Graham)	Roberge
* Lynch-Staunton (ou Berntson)	

* *Membres d'office*

(Quorum 3)

Modifications de la composition du comité:

Conformément à l'article 85(4) du Règlement, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit:

Le nom de l'honorable sénateur Roberge substitué à celui de l'honorable sénateur MacDonald (*Halifax*) (*le 8 janvier 1997*).

Le nom de l'honorable sénateur MacDonald (*Halifax*) substitué à celui de l'honorable sénateur Roberge (*le 12 décembre 1996*).

Le nom de l'honorable sénateur Roberge substitué à celui de l'honorable sénateur St. Germain (*le 12 décembre 1996*).

Le nom de l'honorable sénateur St. Germain substitué à celui de l'honorable sénateur Roberge (*le 29 novembre 1996*).

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Thursday, February 13, 1997

(9)

[English]

The Subcommittee on Transportation Safety of the Standing Senate Committee on Transport and Communications met at 12:10 p.m. this day, the Chair, the Honourable Senator J. Michael Forrestall, presiding.

Members of the subcommittee present: The Honourable Senators Adams, Bacon, Forrestall, Mercier and Roberge. (5)

In attendance: John Christopher, Research Officer, Research Branch, Library of Parliament; Bruce Carson, Senior Adviser; Michel Patrice, Legislative Clerk, Committees and Private Legislation Directorate.

Also in attendance: The Official Reporters of the Senate.

The subcommittee proceeded to consider the state of transportation safety and security in Canada pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on October 2, 1996 and the resolution of the committee adopted on October 24, 1996.

WITNESSES:

From the United Transportation Union:

Timothy S. Secord, Canadian Legislative Director.

From the Canadian Automobile Workers:

Cathy Walker, National Health and Safety Director;

Ben Bachl, Local 2213, Air Ontario;

Denis Cross, Local 101, CP Rail;

Bob Bourrier, CN Rail, VIA Local 100;

Albert Smith, Lumas & Brinks Armored Cars, Local 4266 A;

Margaret Smith, Lumas & Brinks Armored Cars, Local 4266 A;

Edouard Torre, National Representative, Ottawa.

From the Brotherhood of Maintenance of Way Employees:

Gary Housch, Vice-President.

The witness from the United Transportation Union made a statement and answered questions.

It was agreed, — That the presentation by the United Transportation Union be filed with the Clerk of the Committee as *Exhibit 6050-2.35/TI - "16"*.

The witnesses from the Canadian Automobile Workers made a statement and answered questions.

It was agreed, — That the presentation by the Canadian Automobile Workers be filed with the Clerk of the Committee as *Exhibit 6050-2.35/TI - "17"*.

It was agreed, — That the unread portion of the presentation by the Canadian Automobile Workers and graphs be printed as an appendix to this day's Minutes of Proceedings and Evidence. (See Appendix 6050-2.35/SS-6, "1").

PROCÈS-VERBAL

OTTAWA, le jeudi 13 février 1997

(9)

[Traduction]

Le sous-comité de la sécurité des transports du Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 12 h 10, sous la présidence de l'honorable sénateur J. Michael Forrestall (*président*).

Membres du sous-comité présents: Les honorables sénateurs Adams, Bacon, Forrestall, Mercier et Roberge. (5)

Également présents: John Christopher, attaché de recherche, Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement; Bruce Carson, conseiller principal; Michel Patrice, commis législatif, Direction des comités et de la législation privée.

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

Le sous-comité entreprend l'étude de l'état de la sécurité des transports au Canada, conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le 2 octobre 1996 et à la résolution adoptée par le comité le 24 octobre 1996.

TÉMOINS:

Des Travailleurs unis des transports:

Timothy S. Secord, conseiller à la législation canadienne.

Des Travailleurs canadiens de l'automobile:

Cathy Walker, directrice nationale, Santé et sécurité;

Ben Bachl, section locale 2213, Air Ontario;

Denis Cross, section locale 101, CP Rail;

Bob Bourrier, CN Rail, VIA, section locale 100;

Albert Smith, Lumas & Brinks Armored Cars, section locale 4266 A;

Margaret Smith, Lumas & Brinks Armored Cars, section locale 4266 A;

Edouard Torre, représentant national, Ottawa.

De la Fraternité des préposés à l'entretien des voies:

Gary Housch, vice-président.

Le témoin des Travailleurs unis des transports fait une déclaration et répond aux questions.

Il est convenu — Que la présentation des Travailleurs unis des transports soit déposée auprès du greffier du comité (*pièce 6050-2.35/TI - «16»*).

Les témoins qui représentent les Travailleurs canadiens de l'automobile font une déclaration et répondent aux questions.

Il est convenu — Que la présentation des Travailleurs canadiens de l'automobile soit déposée auprès du greffier du comité (*pièce 6050-2.35/TI - «17»*).

Il est convenu — Que la portion non lue de la présentation des Travailleurs canadiens de l'automobile et les tableaux qui l'accompagnent soient annexés aux Procès-verbaux et témoignages de la séance d'aujourd'hui. (Voir l'annexe 6050-2.35/SS-6, «1»).

The witness from the Brotherhood of Maintenance of Way Employees made a statement and answered questions.

It was agreed, — That the presentation by the Brotherhood of Maintenance of Way Employees be filed with the Clerk of the Committee as *Exhibit 6050 -2.35 / T1 - "18"*.

At 1:55 p.m., the subcommittee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

Le témoin de la Fraternité des préposés à l'entretien des voies fait une déclaration et répond aux questions.

Il est convenu — Que la présentation de la Fraternité des préposés à l'entretien des voies soit déposée auprès du greffier du comité (*pièce 6050-2.35/T1 - «18»*).

À 13 h 55, le sous-comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

Le greffier du sous-comité,

Timothy Ross Wilson

Clerk of the Subcommittee

EVIDENCE

OTTAWA, Thursday, February 13, 1997

The Subcommittee on Transportation Safety of the Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 12:10 p.m. to study the state of transportation safety and security in Canada.

Senator J. Michael Forrestall (*Chairman*) in the Chair.

[*English*]

The Chairman: I wish to welcome our witnesses today. This committee is charged by the Senate to inquire into the state of transportation safety and security in Canada. To that end, your views will be most welcome by all members of the committee.

Please proceed.

Ms Cathy Walker, National Health and Safety Director, Canadian Automobile Workers: Mr. Chairman, the CAW is the largest transportation union in Canada. While we began as an auto, auto parts and aerospace union, we have expanded into all facets of transportation. Today, the vast majority of the jobs of our 215,000 members are to build, service and operate automobiles, passenger and transport trucks, buses, armoured cars, subways, commuter rail, passenger and freight rail, boats and ships and airplanes. In 1994, to reflect this change, we changed our name to the National Automobile, Aerospace, Transportation and General Workers Union of Canada.

The safety of our members in the transportation industry is often synonymous with public safety. If a truck or bus is unsafe, it is dangerous to the driver and other drivers in proximity to the truck or bus, as well as to the passengers of the bus. If a boat, ship or ferry is not seaworthy, our members may be drowned along with the passengers. If a plane is defective, it may be our members who plunge to their deaths. If a VIA Rail train derails, our members who work on them are in jeopardy, along with the passengers. If a freight train carrying a hazardous commodity derails, it is our members who must come out to repair the cars, risking their health and, sometimes, their lives.

Our members' jobs, both their tasks and their numbers, have a direct impact on public safety. When rail maintenance procedures are eroded in the interests of cutting costs to remain competitive, it is our members who are instructed to perform fewer safety procedures. When rail shopcraft workers are laid off, resulting in rail cars, passenger coaches and locomotives maintained less well, the likelihood of derailments is increased and public safety suffers.

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le jeudi 13 février 1997

Le Sous-comité de la sécurité des transports du Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 12 h 10, pour étudier la sécurité des transports au Canada.

Le sénateur J. Michael Forrestall (*président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

Le président: Je tiens à souhaiter la bienvenue aux témoins. Notre comité a été chargé par le Sénat d'enquêter sur l'état de la sécurité des transports au Canada. À cette fin, nous ferons très bon accueil à toutes les opinions.

Vous avez la parole.

Mme Cathy Walker, directrice nationale, Santé et sécurité, Travailleurs canadiens de l'automobile: Monsieur le président, les Travailleurs canadiens de l'automobile sont le plus important syndicat du secteur des transports au Canada. Bien qu'à ses débuts, il n'ait représenté que les travailleurs de l'automobile, des pièces d'automobiles et de l'aérospatiale, il a depuis lors pris de l'expansion et il est maintenant présent partout dans le secteur des transports. Actuellement, la vaste majorité de nos 215 000 membres travaillent à la construction, à l'entretien et à la conduite d'automobiles, de camions servant au transport de voyageurs et de marchandises, d'autocars, de véhicules blindés, de wagons de métro, de trains de banlieue, de trains de voyageurs et de trains de marchandises, de navires et de bateaux, ainsi que d'avions. En 1994, afin de tenir compte de cette nouvelle réalité, nous avons changé d'appellation et sommes devenus le Syndicat national de l'automobile, de l'aérospatiale, du transport et des autres travailleurs et travailleuses du Canada.

La sécurité de nos membres dans l'industrie des transports est souvent gage de sécurité publique. Si un camion ou un autocar est dangereux, il l'est tout autant pour son conducteur que pour les autres conducteurs qui se trouvent à proximité, ainsi que pour les passagers. Si un bateau, un navire ou un ferry n'est pas en état de naviguer, nos membres pourraient tout aussi bien se noyer que les passagers. Si un avion est défectueux, ce seront peut-être nos membres qui s'écraseront au sol. Quand un train de VIA Rail déraile, les membres qui sont à bord sont tout aussi en danger que les passagers. Si un train de marchandises transportant des substances dangereuses déraile, ce sont nos membres qui doivent se rendre sur les lieux de l'accident pour réparer les wagons, mettant ainsi en jeu leur santé et, parfois, leur vie.

Les emplois de nos membres, tant par la nature de leurs tâches que par leur nombre, ont un impact direct sur la sécurité du grand public. Quand on saute des étapes dans l'entretien d'une voie ferrée pour réduire les coûts en vue de demeurer concurrentiel, c'est à nos membres qu'on ordonne de sauter les étapes. Quand les travailleurs d'atelier des chemins de fer sont mis à pied, ce qui entraîne une baisse de l'entretien des wagons, des voitures à voyageurs et des locomotives, la probabilité de déraillements s'accroît, et la sécurité du grand public en souffre.

When regulatory requirements for numbers of flight attendants are reduced, passengers are at risk in accidents when there will be fewer flight attendants to help passengers escape a burning aircraft. When armoured cars are allowed to operate with two-person crews instead of three-person crews, criminals are more likely to rob the armoured cars, and crowds in shopping malls are at risk of being shot.

Mr. Chairman, one of the questions you raised in your initial approach to us was on the issue of deregulation. I would like to turn to that issue specifically.

Businesses put forward the proposition that less regulation is better. The government has bought that argument to the detriment of public safety. We say just the opposite. Laws work. They compel corporations and individuals to modify their behaviour in accordance with society's wishes. They ensure that the dictate of profit will not be the only mechanism which influences corporate behaviour.

It is not, however, just our opinion. The Commission of Inquiry into the Air Ontario Crash at Dryden, Ontario, made specific reference to this issue in the chapters entitled "Effects of Deregulation and Downsizing on Aviation Safety" and "Aviation Regulation: Resourcing Process". Specifically, Mr. Justice Virgil Moshansky said:

The effect of Economic Regulatory Reform, combined with deficit reduction or, more specifically, the five-year Memorandum of Understanding between Transport Canada and the Treasury Board, created a synergy that in my opinion, based on the evidence before this Commission, had an adverse impact on the effective application of safety standards.

We have with us today Mr. Ben Bachl from CAW Local 2213 who worked on the aircraft that crashed at Dryden.

Had the Transport Canada Aviation Regulation Directorate been in a position to discharge all its responsibilities in an effective and timely manner, some of the factors that contributed to the Dryden accident may not have arisen.

When railway companies are under intense pressure to compete, they are not in an objective position to develop standards of safety. The Honourable Mr. Justice Samuel Grange, in his report on the 1979 Mississauga train derailment, described the situation very well:

The railways are answerable to their shareholders; the Canadian Transportation Commission is answerable to the public.

Business tries to claim that detailed safety regulations make companies less competitive. We disagree. Detailed safety regulations simply level the playing field so that companies who employ sound safety practices will not be competitively disadvantaged by those who do not. Some companies claim that safety regulations pose a hindrance to their ability in enhancing

Quand on abaisse, dans les règlements, le nombre minimal d'agents de bord, on fait courir des risques aux passagers en cas d'accident puisqu'il y aura moins de personnel pour les aider à évacuer l'appareil en flammes. Quand on permet la présence de seulement deux gardiens, plutôt que de trois, dans les véhicules blindés, les voleurs sont plus susceptibles de s'en prendre à ces camions, et les foules dans les centres commerciaux risquent d'être des victimes.

Monsieur le président, une des questions que vous avez soulevées la première fois que vous nous en avez parlé avait rapport à la déréglementation. J'aimerais maintenant m'y attarder.

Les dirigeants d'entreprise ont prétendu que moins il y avait de règlements, mieux c'était. Le gouvernement a avalé cet argument, au détriment de la sécurité publique. Nous, nous soutenons exactement le contraire. Les lois sont efficaces. Elles obligent les sociétés et les particuliers à modifier leur comportement en fonction de ce que veut la société. Elles font en sorte que les sociétés ne s'inclinent devant le seul autel du profit.

Nous ne sommes toutefois pas les seuls à le penser. La commission d'enquête sur l'écrasement de l'appareil d'Air Ontario à Dryden, en Ontario, s'est arrêtée à cette question dans les chapitres traitant des effets de la déréglementation et de la réduction des effectifs sur la sécurité aérienne et de la réglementation de l'aviation comme une question d'allocation des ressources. Plus particulièrement, le juge Virgil Moshansky a dit:

Les effets de la réforme de la réglementation économique, combinés à la réduction du déficit ou, notamment, au protocole d'entente quinquennal intervenu entre Transports Canada et le Conseil du Trésor, ont créé une synergie qui, selon les preuves présentées à la commission, ont nui à l'application efficace des normes de sécurité.

Nous sommes accompagnés aujourd'hui de M. Ben Bachl, de la section locale 2213 des Travailleurs canadiens de l'automobile, qui a travaillé à bord de l'appareil qui s'est écrasé à Dryden.

Si la Direction générale de la réglementation aérienne de Transports Canada avait été en mesure de s'acquitter de toutes ses responsabilités avec efficacité et en temps opportun, certains facteurs qui ont contribué à l'accident de Dryden n'auraient peut-être pas été présents.

Quand les chemins de fer subissent d'intenses pressions en vue de les rendre concurrentiels, il leur est impossible d'élaborer des normes de sécurité en toute objectivité. L'honorable juge Samuel Grange, dans son rapport sur le déraillement survenu à Mississauga en 1979, a fort bien résumé la situation:

Les chemins de fer sont redevables à leurs actionnaires; la commission canadienne des transports, elle, rend des comptes au public.

Les entreprises essaient de faire croire qu'elles sont moins concurrentielles parce qu'elles sont tenues de respecter des règlements d'exécution en matière de sécurité. C'est faux. Ces règlements garantissent seulement que tous sont soumis aux mêmes règles. Aussi, les entreprises qui ont recours à de saines pratiques de sécurité ne seront pas désavantagées par rapport aux

technological change. Once again, we disagree. Sound regulation forces technological change that meets the needs of society as a whole.

Deregulation goes hand in hand with business attempts to deunionize workplaces. This is just as true for shortline railways as it is for new airline carriers as it is for the trucking industry. Non-union workplaces are, however, less safe for the workers and less safe for the public. We have a section in our brief on union health and safety expertise. We have much more to say on the issue of deregulation, especially as it applies to rail safety.

Combined with the need for sound regulation is a need for effective enforcement. Does Transport Canada or do other regulatory bodies with responsibility for enforcing transport safety ever prosecute corporations? Is it often enough to secure compliance? Are the fines secured in the court system sufficiently high to ensure future compliance?

The Honourable Mr. Justice Grange, in his December 1980 report on the Mississauga derailment, recognized the need to penalize offenders. He said:

The best way to prevent similar occurrences, accidents or crimes, whichever word may be selected, is to make it more costly for railway companies to violate the law than to observe it.

An even better system than the prosecution method currently offered by the various transportation safety statutes is an administrative penalty system. Prosecution is a reactive, after-the-fact enforcement mechanism that penalizes illegal activities only after the offence has occurred. It serves no prevention function in the instant case but only as a deterrent with respect to future incidents, or for other employers if the penalty is made public. In safety enforcement, it is extremely rare that a conviction, let alone a stringent fine, is imposed without a fatality or a very serious injury having occurred. Absent a disaster, the state does not react.

Prosecutions are costly, time consuming of the inspectors' time, rely on prosecutors and judges who often view safety regulatory offences as, at best, white collar crime, require a high standard of proof in a court of law, and exclude the union as a party to the proceedings.

What is needed instead is the obligation of the state enforcement agency to write orders on all violations of safety regulations and to have at its disposal the ability to impose administrative penalties on violators. Administration sanctions for violations can be imposed by the regulatory agency prompted by the inspectorate who have, or should have, a thorough knowledge of safety regulations and the implications of non-compliance.

concurrents qui ne le font pas. Certaines entreprises prétendent que les règlements en matière de sécurité les empêchent d'avoir recours autant qu'elles le voudraient aux nouvelles percées technologiques. Encore une fois, c'est faux. Une bonne réglementation n'empêche pas les changements technologiques qui répondent aux besoins de la société.

La déréglementation, elle, s'accompagne de tentatives déployées par les entreprises en vue de désyndicaliser les milieux de travail. C'est aussi vrai pour les chemins de fer sur courte distance que pour les nouveaux transporteurs aériens et l'industrie du transport routier. Les milieux non syndiqués n'offrent toutefois pas autant de sécurité aux travailleurs et au grand public. Notre mémoire comporte une section où il est question de l'expertise syndicale en matière de santé et de sécurité. Nous en avons beaucoup plus à dire au sujet de la déréglementation, surtout en ce qui concerne la sécurité ferroviaire.

Le besoin d'avoir en place une bonne réglementation se conjugue au besoin de bien l'appliquer. Transports Canada ou d'autres instances de réglementation responsables d'appliquer les règles de sécurité des transports ont-ils déjà poursuivi des sociétés? Le font-ils assez souvent pour faire en sorte que l'on respecte ces règles? Les amendes prévues sont-elles suffisamment élevées pour inciter les entreprises à les respecter?

L'honorable juge Grange, dans son rapport de décembre 1980 sur le déraillement de Mississauga, a admis la nécessité de punir les contrevenants:

Le meilleur moyen de prévenir que de pareils incidents, accidents ou crimes ne se reproduisent, peu importe le mot employé, est de faire en sorte qu'il coûte plus cher aux chemins de fer de violer la loi que de l'observer.

Un système encore meilleur que les poursuites actuellement prévues dans les diverses lois traitant de la sécurité des transports consiste à imposer des sanctions administratives. Les poursuites sont un mécanisme d'application qui entre en jeu après un événement, après coup, qui pénalise les activités illégales seulement après qu'il y a eu violation. Elles n'ont aucune utilité préventive. Elles ont plutôt un effet dissuasif ou influent sur d'autres employeurs si la condamnation est rendue publique. Dans le domaine de la sécurité, il est extrêmement rare que l'on condamne le contrevenant, voire qu'on lui impose une sanction dissuasive, s'il n'y a pas eu de décès ou de blessure très grave. En l'absence d'une catastrophe, l'État ne fait rien.

Les poursuites coûtent cher, elles absorbent beaucoup de temps de la part des inspecteurs et elles reposent sur des procureurs et des juges qui voient souvent les infractions aux règles de sécurité comme étant, au mieux, des fautes commises par des délinquants d'affaires. De plus, elles exigent une preuve très solide et excluent le syndicat de la procédure.

Ce qu'il faudrait plutôt, c'est que l'instance responsable d'appliquer les règles soit obligée de rédiger des ordonnances concernant toutes les violations des règlements de sécurité et qu'elles puissent, au besoin, imposer au délinquant des sanctions administratives. De telles peines peuvent être imposées par l'organisme de réglementation à la demande de l'inspectorat qui connaît bien — ou devrait bien connaître — les règlements de

Administrative penalties can be imposed quickly and in sufficient magnitude to ensure — and I remind you of Justice Grange's comments — that the cost of non-compliance is higher than the cost of compliance. An administrative penalty system can be set up so that a union is a party to the imposition of the initial penalty and to any appeal proceedings. Finally, and perhaps most importantly, stringent administrative sanctions can be imposed by the regulatory agency before accidents occur.

The diligence of the workers at the workplace cannot be underestimated. If workers had the power to shut down unsafe equipment without fear of reprisal from their employer, both their own safety and the safety of the public would be enhanced. Changes to statutes are needed to give workers the power to act in their own and in the public interest. Policies are needed to ensure they are encouraged to do so.

I could pause there at this stage for questions. If there are none, we could move on to rail safety.

The Chairman: Please.

Ms Walker: Our union represents the shopcraft workers who service and maintain locomotives, railway cars and passenger coaches. We also represent clerks, ticket agents and some on-board train personnel. Our members' work is critical to public safety. Rail is much safer and less polluting than highway travel by trucks and automobiles. That is a major advantage to this mode of transportation. As companies give rail safety a lower priority in the face of competitive pressure, they risk losing this advantage.

To ensure that safety does not deteriorate further, the number of safety inspectors should be increased, safety training should be strengthened, there should be more inspection points, and the direct involvement of workers in safety matters should be increased.

In 1985, the Conservative government introduced their transportation policy paper, "Freedom to Move: A Framework for Transportation Reform". In the government's view, transportation was too heavily regulated. The government developed policy and legislative reforms according to the principle that less regulation would "encourage innovation and enterprise" and that "greater reliance on competition and market forces will result in lower unit costs". Excited with the prospect of turning Canada's transportation system over to the free market economy, the government mentioned safety almost as an afterthought.

The National Transportation Act of 1967 was amended in 1987 to reflect the Conservative government's push towards deregulation and free market rules. Section 3(1)(a) of the act stated that "the national transportation system meets the highest practical safety standards", but there was no mechanism to ensure

sécurité et les conséquences de ne pas les respecter. Les sanctions administratives sont faciles à appliquer et peuvent être suffisamment élevées pour faire en sorte — je vous rappelle à ce sujet les commentaires du juge Grange — que le coût de ne pas respecter les règlements soit plus élevé que le coût de les respecter. Un régime fondé sur des sanctions administratives peut être établi de telle sorte qu'un syndicat est parti à l'imposition de la peine initiale et à toute procédure d'appel subséquente. Enfin — et c'est peut-être ce qui importe le plus —, l'organisme de réglementation n'a pas à attendre qu'un accident se produise pour imposer de rigoureuses sanctions administratives.

Il ne faut pas sous-estimer la diligence des travailleurs en milieu de travail. Si les travailleurs pouvaient mettre hors service le matériel non sécuritaire sans crainte de subir des représailles de la part de leur employeur, tant leur propre sécurité que celle du public y gagneraient. Il faut changer les lois de manière à donner aux travailleurs le pouvoir d'agir dans leur propre intérêt et dans celui du grand public. Il faut mettre en place des programmes qui les y encouragent.

Si vous le désirez, je puis m'arrêter ici pour répondre à des questions. Par contre, s'il n'y a pas de question, nous passerons à la sécurité ferroviaire.

Le président: Faites, je vous en prie.

Mme Walker: Notre syndicat représente les travailleurs d'atelier qui veillent à l'entretien et à la réparation des locomotives, des wagons et des voitures à passagers. Nous représentons aussi les commis, les agents de billets et certains employés qui travaillent à bord des trains. Le travail de nos membres est essentiel à la sécurité publique. Le transport ferroviaire est beaucoup plus sûr et moins polluant que le transport routier. C'est là un des principaux avantages de ce mode de transport. À mesure que les chemins de fer abaissent la priorité de la sécurité ferroviaire pour répondre aux pressions de la concurrence, ils risquent de perdre cet atout.

Pour faire en sorte que la sécurité ne diminue pas davantage, il faudrait accroître le nombre d'inspecteurs de la sécurité, donner une meilleure formation en la matière, multiplier les points d'inspection et accroître la participation directe des travailleurs à ces questions.

En 1985, le gouvernement conservateur a déposé sa politique des transports, intitulée «Aller sans entraves: un guide pour la réforme des Transports». Le gouvernement estimait que le secteur des transports était trop réglementé. Il a donc mis en place une politique et une réforme législative axées sur le principe qu'une réglementation moindre encouragerait l'innovation et l'esprit d'entreprise et qu'un plus grand recours à la concurrence et aux forces du marché entraînerait une baisse des coûts unitaires. Excité à l'idée de confier le système de transport canadien à l'économie de marché, le gouvernement en a presque oublié la sécurité.

La Loi nationale de 1967 sur les transports a été modifiée en 1987 en vue de refléter le virage du gouvernement conservateur qui prônait la déréglementation et le libre jeu des forces du marché. Ainsi, l'alinéa 3(1)(a) de la loi prévoyait que le système national de transport satisferait aux normes pratiques les plus

that this lofty ideal would be met. In response to labour demands for proper safety legislation in the rail industry, the government introduced the Railway Safety Act in 1988 and established the Transportation Safety Board of Canada under the Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board Act in 1989.

The government introduced deregulation in the rail industry before introducing safety-related statutes. By its actions, the government sent out a dangerous message: Economic considerations take priority over safety considerations.

In the case of the Mississauga derailment, profit margins were a factor in compromising safety at CP Rail. Mr. Justice Grange pointed out that CP Rail was reluctant to install "hot box" detectors or roller bearings because the cost was significant. The cost of evacuating half a million people from their homes after the accident far exceeded what it would have cost to prevent the accident. We do not know the extent of the environmental damage in the community. This is an example of what should be a corporate cost of doing business becoming externalized and becoming a cost borne by the public.

Since the Mississauga derailment, hot box detectors and roller bearings have become standard equipment. Companies like to say that improved equipment and technological advancements have made trains much safer after Mississauga. To some extent, this is true, but there have been numerous changes in rail transport which make regular inspections as crucial today as they were 17 years ago.

Trains operate at higher speeds, are much longer, and carry considerably more tonnage. The technological advances in rail operations increase the demand for train carmen to conduct the inspections. Technology alone is not a guarantee of safety. In October, 1989, 25 train cars derailed near Elma, Manitoba, when a defective journal passed a hot box detector.

The problem is that with the increased weight and speed of trains, a roller bearing will burn off quickly. A roller bearing may be fine passing one hot box detector but burn off before reaching the next detector. Although the record on derailments is better in Canada than in the U.S., there have nevertheless been numerous incidents. Over the 1985-89 period, 198 equipment-related derailments and another 191 derailments attributable to loading defects occurred on main tracks. Furthermore, 79 derailments were reported in the yards, spurs or sidings. We cannot allow ourselves to be lured into a false sense of security that technology alone will take care of safety.

Because of deregulation, U.S. trains have ever more access to the Canadian railway system. These American trains pose an additional risk to rail safety in Canada, both because of increased

élévées qui soient en matière de sécurité, mais il ne prévoyait pas de mécanisme pour mettre en application ces hautes aspirations. À la suite des plaintes des syndicats qui demandaient l'adoption d'une loi en bonne et due forme concernant la sécurité dans l'industrie du transport ferroviaire, le gouvernement a déposé la Loi sur la sécurité ferroviaire en 1988 et a créé, l'année suivante, le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports sous le régime de la loi l'instituant.

Le gouvernement a introduit la déréglementation dans l'industrie ferroviaire avant d'adopter des lois en matière de sécurité. Il a donc envoyé un message dangereux, soit que l'économie primait sur la sécurité.

Dans le déraillement survenu à Mississauga, les marges de profit ont expliqué le manque de sécurité à CP Rail. Le juge Grange a fait remarquer que CP Rail était réticente à l'idée d'installer des détecteurs de boîtes chaudes ou des roulements à rouleaux en raison de leur coût élevé. Le coût de l'évacuation d'un demi-million de gens de leur maison après l'accident a pourtant été nettement supérieur à ce qu'auraient coûté ces mesures préventives. Nous ignorons l'ampleur des dommages environnementaux causés à la collectivité. Voilà l'exemple d'un coût qui devrait être assumé par l'entreprise et qui l'est par le public.

Depuis le déraillement de Mississauga, les détecteurs de boîtes chaudes et les roulements à rouleaux sont standards. Les entreprises aiment à dire que le matériel amélioré et les percées technologiques ont rendu les transports beaucoup plus sûrs après le déraillement de Mississauga. Dans une certaine mesure, c'est vrai. Cependant, plusieurs changements survenus dans le transport ferroviaire rendent les inspections périodiques aussi cruciales qu'il y a 17 ans.

Les trains roulent à plus grande vitesse, ils sont beaucoup plus longs et sensiblement plus lourds. Les percées technologiques survenues en exploitation ferroviaire accroissent la demande de wagonniers pour effectuer les inspections. La technologie à elle seule n'est pas garante de la sécurité. En octobre 1989, 25 wagons ont déraillé près de Elma, au Manitoba, quand une fusée d'essieu défectueuse est passée au-dessus d'un détecteur de boîte chaude.

Le hic, c'est qu'en raison du poids accru et de la plus grande vitesse des trains, le roulement à rouleaux s'use plus vite. Le roulement à rouleaux est peut-être parfait pour passer au-dessus d'un détecteur de boîte chaude, mais il sera inutile au suivant. Bien que le Canada ait une bien meilleure feuille de route que les États-Unis en matière de déraillements, il est néanmoins survenu plusieurs accrocs. Durant la période allant de 1985 à 1989, 198 déraillements causés par du matériel et 191 autres déraillements attribuables à un mauvais chargement se sont produits sur des voies principales. De plus, 79 déraillements ont été signalés dans les parcs de matériel remorqué, les voies de dérivation et les voies d'évitement. Il ne faudrait pas se leurrer et se laisser bercer par un faux sentiment de sécurité. À elle seule, la technologie n'est pas gage de sécurité.

En raison de la déréglementation, les trains américains n'ont jamais eu autant accès au réseau ferroviaire canadien. Ils compromettent davantage la sécurité ferroviaire au Canada, tant à

traffic and because of the lack of enforcement of U.S. rail safety regulations.

A 1988 report by the U.S. Federal Railroad Administration stated:

Conrail's —

which is the main railway running into Canada at Fort Erie, Ontario —

basic operational testing program has degenerated into a numbers-generating exercise in which the tests conducted are as meaningless as the records maintained.

More trains coming into Canada from the U.S. pose an additional risk to rail safety in Canada. There are currently approximately 1.5 million rail cars operating through the interchange system in North America. The incident in Sarnia in 1989 is a telling example. Twice, CN cars put a "Bad Order" card on a Grand Trunk Western Railway Company car coming into Canada from Port Huron, Michigan. Each time, the car re-entered Canada carrying a dangerous commodity, hydrofluorsilicic acid. In spite of the Sarnia incident, CN eliminated inspections of U.S. trains at Fort Erie in the same year.

CN's rationale was that inspections were done in the U.S. — not a comforting thought. In a report dated July 31, 1990, put out by the U.S. General Accounting Office, the inadequacy of the U.S. Federal Railway Administration and enforcement activities was outlined. The report also indicated that U.S. railway companies seem to lack interest in public safety.

Later that year, in the fall, a 44-year-old Conrail freight train came into Ontario destined for Niagara Falls. The train had defective breaks and stopped at the Niagara Falls station by bumping into the rear end after stationary passenger train. Two passengers were injured. Later it was learned that 38 cars contained chlorine, and four cars contained caustic soda. The potential for a disaster was great.

A 1986-88 federal task force studied the issue of hazardous commodities in the Toronto area. The task force recommended that maximum attention be given to rail safety. The task force also recommended a joint Canada-U.S. commission to establish and enforce sound safety practices. The federal government has not acted on these recommendations.

As the interchange between U.S. and Canadian rail increases, it is essential that rail cars be inspected at the border. We cannot let rail safety be allowed to be the sole purview of the railway companies. It is a classic example of the fox guarding the hen-house. Nor can we rely on Transport Canada to protect the public interest, since they so often have shown that they simply defended railway companies' unsafe practices.

cause de l'augmentation du trafic que du fait que les chemins de fer américains ne respectent pas les règlements de sécurité des États-Unis.

Dans un rapport de 1988, l'administration ferroviaire fédérale des États-Unis a déclaré:

Le programme de mise à l'essai du fonctionnement de base de Conrail...

— soit la principale voie ferrée entrant au Canada à Fort Erie, en Ontario —

... s'est transformé en exercice de production de données où les tests sont tout aussi futiles que les dossiers tenus.

La plupart des trains qui entrent au Canada en provenance des États-Unis compromettent la sécurité ferroviaire au Canada. Approximativement 1,5 million de wagons sont actuellement exploités grâce au système inter réseaux nord-américain. L'incident survenu à Sarnia, en 1989, est éloquent. Deux fois, des wagonniers du CN ont apposé sur un wagon de la Grand Trunk Western Railway Company qui entrait au Canada en provenance de Port Huron au Michigan, une étiquette précisant qu'il fallait le réparer. Chaque fois, le wagon est revenu au Canada rempli d'une marchandise dangereuse, de l'acide fluorosilicique. En dépit de l'incident de Sarnia, le CN a, cette même année-là, aboli les inspections des trains américains entrant à Fort Erie.

Le CN estimait en effet que des inspections étaient effectuées aux États-Unis et qu'il n'était donc pas nécessaire d'en faire ici. C'est loin d'être réconfortant. Dans un rapport daté du 31 juillet 1990, le U.S. General Accounting Office soulignait l'insuffisance des activités d'application des règlements de la U.S. Federal Railway Administration. Le rapport précisait également que les chemins de fer des États-Unis semblaient ne pas s'intéresser suffisamment à la sécurité publique.

Plus tard, soit à l'automne, un train de marchandises Conrail vieux de 44 ans est entré en Ontario à destination de Niagara Falls. Le train, dont les freins étaient défectueux, s'est arrêté à la station de Niagara Falls en emboutissant l'arrière d'un train de passagers arrêté. Deux passagers ont été blessés. On a appris, plus tard, que 30 wagons contenaient du chlore et quatre autres, de la soude caustique. Il aurait facilement pu y avoir une catastrophe.

Un groupe de travail fédéral a, de 1986 à 1988, étudié le transport des marchandises dangereuses dans la région de Toronto. Il a recommandé que l'attention se tourne surtout vers la sécurité ferroviaire. Le groupe de travail a aussi recommandé la formation d'un comité mixte canado-américain en vue d'établir et d'appliquer de saines pratiques en la matière. Le gouvernement fédéral n'a pas donné suite à ces recommandations.

À mesure que s'intensifient les échanges de matériel entre les chemins de fer américains et canadiens, il est essentiel que les wagons soient inspectés à la frontière. Nous ne pouvons pas laisser la sécurité ferroviaire au seul soin des chemins de fer. C'est l'exemple classique du renard qui garde le poulailler. Nous ne pouvons pas, non plus, compter que Transports Canada protégera l'intérêt public, puisque le ministère a si souvent montré qu'il défendait uniquement les intérêts des chemins de fer, en dépit de leurs pratiques non sécuritaires.

The following description is taken from a 1993 report by former Member of Parliament Iain Angus, "Rail Safety: An Accident Waiting to Happen".

In February, 1990, two CN trains collided and derailed near Brampton, Ontario. Both trains carried dangerous goods, in this case chlorine, propane and butane, a combination similar to the one in the notorious Mississauga wreck of 1980. The collision/derailment was caused when a car from the train on the eastbound Sarnia to Montreal run impacted with cars from the Westbound train bound from MacMillan to Sarnia.

The derailment occurred 365 meters from a row of houses. Initially it was thought that the chlorine being carried would not pose a threat because CN considered the cars empty or containing only residue. However, CN's and Transport Canada's definition of empty was at odds with the Transportation Safety Board's definition. According to the TSB, empty meant less than 2 per cent of a full load, while the CN definition of empty is "less than full".

As a result, the chlorine car that emergency crews regarded as empty and not therefore a safety risk was in fact carrying 8,190 kilograms of chlorine and was in fact a serious safety risk. As a result, the chlorine car that emergency crews regarded as empty and not therefore a safety risk was in fact carrying 8,190 kilograms of chlorine and was in fact a serious safety risk.

The National Transportation Agency undertook an inquiry to investigate the cause of the accident. In their record, the NTA investigators determined that the derailment was "...attributable to the centre sill failure of the CN gondola car 156262 and that significant cracking was evident in the centre prior to the Extra 9404 East department Sarnia." Furthermore "It is concluded that current rail car inspection practices allowed the widespread cracking of series 156 gondola cars to go unnoticed.

Gondola car no. 156262 was not an isolated case. In April of 1990, it was reported in *The Toronto Star* that CN pulled 348 of the 156 series gondola cars out of service after inspectors found structural cracks in 78 of them, a failure similar to the one that caused the Brampton derailment.

About one year after the inspection practices of the Sarnia and MacMillan yards were called into question and investigated, a derailment occurred that can be directly linked to those same inspection practices. In the words of *Toronto Star* reporter Peter Howell, it was "fortunate" that none of the chlorine leaked out. Unfortunately, good "fortune" is hardly an adequate substitute for thorough and efficient maintenance practices.

The government's promise that safety would not be compromised in a deregulated environment rings hollow. The National Transportation Agency of Canada received the 1990 report on the inquiry into dangerous commodity tank cars in the

La description que je vais vous donner est tirée d'un rapport de 1993 de l'ex-député Iain Angus, selon lequel on se dirige tout droit vers la catastrophe.

En février 1990, deux trains du CN sont entrés en collision et ont déraillé près de Brampton, en Ontario. Les deux transportaient des marchandises dangereuses, soit du chlore, du propane et du butane, une combinaison analogue à celle qui était présente lors de l'accident notoire de Mississauga, en 1980. La collision et le déraillement ont été provoqués lorsqu'un wagon du train parti de Sarnia à destination de Montréal a frappé les wagons du train roulant en sens contraire entre MacMillan et Sarnia.

Le déraillement s'est produit à 365 mètres d'une rangée de maisons. À l'origine, on croyait que le wagon de chlore était inoffensif parce que, d'après le CN, soit qu'il était vide, soit qu'il ne contenait que des résidus. Toutefois, la définition de wagon vide du CN et de Transports Canada ne correspondait pas à celle du Bureau de la sécurité des transports selon lequel, pour être vide, le wagon doit contenir moins de 2 p. 100 d'une pleine charge. Or, au CN, le wagon est vide s'il n'est pas rempli à capacité.

Résultat, le wagon de chlore que les équipes de secours d'urgence estimaient être vide et donc inoffensif transportait en fait 8 190 kilogrammes de chlore et était extrêmement dangereux.

L'Office national des transports a enquêté sur les causes de l'accident. Les enquêteurs de l'ONT en sont arrivés à la conclusion que le déraillement avait été «...causé par la défaillance du longeron central du wagon-tombereau CN 156262 et que des fissures importantes y apparaissaient avant l'accrochage du wagon au train facultatif 9404...» En outre «On en a conclu que les modalités courantes d'inspection des wagons étaient telles que les fissures des wagons-tombereaux de la série 156 passaient inaperçues».

Le wagon-tombereau 156262 n'a pas été un cas isolé. En avril 1990, le *Toronto Star* a indiqué que le CN avait retiré 348 des wagons-tombereaux de la série 156 de la circulation après que des inspecteurs avaient découvert des fissures structurelles dans 178 d'entre eux, défaillance semblable à celle qui avait causé le déraillement de Brampton.

Environ une année après avoir mis en doute les modalités d'inspection des gares de triage de Sarnia et de MacMillan et après avoir enquêté à leur sujet, un déraillement que l'on peut relier directement à ces mêmes modalités d'inspection s'est produit. D'après le journaliste Peter Howell du *Toronto Star*, c'est une «chance» qu'il n'y ait pas eu écoulement de chlore. Malheureusement, la «chance» ne peut pas vraiment se substituer à des modalités d'entretien qui soient minutieuses et efficaces.

La promesse du gouvernement à propos de la sécurité qui ne devait pas être compromise dans le contexte de la déréglementation semble vaine. L'Office national des transports du Canada a reçu le rapport de 1990 sur l'enquête relative aux

Sarnia-Montreal corridor. The inquiry was a follow-up to a near disaster in the Sarnia area. The report on the Sarnia incident pointed out that even though CN rail had been a party to writing the Minimum Standards — C.T.S.-R.T.C. Orders — the company did not seem capable of properly interpreting these standards.

The 1990 report goes on to say that the company openly violated provisions in the orders. Supervisors continually overruled carmen's decisions on "bad order" carded cars and put the cars back into operation. In the National Transportation Agency report, the investigators concluded, with respect to Montreal's Taschereau Yard:

Supervisors are clearly releasing into service freight cars that have defects contrary to the Minimum Safety Standards and in fact have incorporated an entire system to control the defects to which they do not want to take exception. It became apparent that in some cases the supervisors did not even perform a visual inspection of the located defect; they merely returned the car into service without even removing the "Bad Order" card.

In addition, in some rail yards, the carmen had heavy workloads and were unable to do a proper inspection of every car. Needless to say, this is a disturbing set of circumstances. Perhaps more disturbing is that the study concluded that "the Railway Freight Car Minimum Inspection Safety Standards are not likely complied with throughout Canada."

Deregulation and the divestment of the large national carriers to shortline operations poses a serious safety risk. Undercapitalization compromises safety. Short lines are often leveraged buyouts where the equipment is collateral for the loan and the debt-to-equity ratio creates high interest payments. Operating margins are tight, and there is little investment in upgrading equipment. The operator is ill-prepared for the cost of a major accident or natural disasters.

In Canada, most short lines are under provincial jurisdiction, so the federal Railway Safety Act does not apply to them. The provinces, at best, have outdated rail safety legislation and are poorly prepared to oversee rail operations. To add to the problem, shortline operators take pride in having employees who can repair tracks one day and file purchase orders the next. The safety implications are dire. At a minimum, short lines should remain under the federal jurisdiction so that consistent safety standards are followed.

I would like to introduce Denis Cross, who is president of Local 101, CP Rail, and Bob Bourrier, who is national health and safety coordinator for Local 100 at VIA and CN Rail, and ask them to make some additional comments about rail safety.

wagons-citernes de produits dangereux dans le couloir Sarnia-Montréal. L'enquête a été déclenchée à la suite d'une catastrophe que l'on a frôlée dans la région de Sarnia. Le rapport sur l'incident de Sarnia a signalé que même si le CN avait participé à la rédaction des normes minimales — Arrêtés C.T.S.-R.T.C. — la société ne semblait pas en mesure de les interpréter correctement.

Le rapport de 1990 indique également que la société a ouvertement enfreint les dispositions des arrêtés. Les superviseurs annulaient constamment les décisions des wagonniers à propos des wagons à réformer et remettaient les wagons en circulation. Dans le rapport de l'Office national des transports, les enquêteurs sont arrivés à la conclusion suivante à propos de la gare de triage Taschereau de Montréal:

Il est évident que les superviseurs remettent en circulation des wagons de marchandises qui présentent des défaillances contrairement aux normes minimales de sécurité et qu'ils ont en fait instauré tout un système visant à escamoter les défaillances qu'ils veulent ignorer. Il apparaît clairement dans certains cas que les superviseurs n'inspectaient même pas visuellement la défaillance indiquée; ils se contentaient de remettre le wagon en circulation sans même enlever l'étiquette de réforme.

En plus, dans certaines gares de triage, les wagonniers ont une charge de travail très lourde et ne sont pas en mesure d'inspecter correctement chaque wagon. Inutile de dire que cette situation est inquiétante. Il est peut-être plus inquiétant de lire la conclusion de l'étude: «Les normes minimales d'inspection et de sécurité des wagons de marchandises ne sont sans doute pas respectées dans l'ensemble du Canada.»

La déréglementation et la cession de lignes par les grands transporteurs nationaux aux chemins de fer secondaires présentent un gros risque en matière de sécurité. La sous-capitalisation compromet la sécurité. Les chemins de fer secondaires sont souvent des achats adossés où l'équipement sert de garantie au prêt et où le ratio d'endettement crée des paiements d'intérêt élevés. Les marges d'exploitation sont serrées et on investit très peu dans l'amélioration du matériel. L'exploitant est mal préparé en cas d'accident majeur ou de catastrophe naturelle.

Au Canada, la plupart des chemins de fer secondaires relèvent de la compétence provinciale si bien qu'ils ne sont pas assujettis à la Loi fédérale sur la sécurité ferroviaire. Les provinces ont, au mieux, rendu la Loi sur la sécurité ferroviaire désuète et sont mal préparées pour surveiller les opérations ferroviaires. Pour compliquer les choses, les exploitants de chemins de fer secondaires tirent fierté du fait que leurs employés sont polyvalents et peuvent réparer des voies ferrées un jour et faire des commandes le jour suivant. Les conséquences au plan de la sécurité font peur. Les chemins de fer secondaires devraient au moins continuer à relever de la compétence fédérale de manière à assurer le respect de normes de sécurité qui soient conséquentes.

J'aimerais maintenant vous présenter Denis Cross, président de la section locale 101 de CP Rail, et Bob Bourrier, coordonnateur national en matière de santé et de sécurité pour la section locale 100 chez CN et VIA; j'ai leur demandé de présenter leurs observations au sujet de la sécurité ferroviaire.

Mr. Bob Bourrier, CN Rail, VIA Local 100, Canadian Automobile Workers: My name is Bob Bourrier, and I am the system health and safety legislative representative for CAW Local 100. I specifically represent VIA and CN Rail. I would like to speak to a couple more recent issues in regard to rail safety.

Generally speaking, under the Railway Safety Act, the railways are encouraged to submit safety rule changes on rolling stock and railway equipment. The railways have become masters at eliminating the old, specific standards that held them to an absolute in terms of a go or no go with respect to equipment mechanical maintenance. They have replaced them with broad, sweeping guidelines that allow themselves the right to reduce the number of safety inspections and eliminate certified safety inspection locations. To date, Transport Canada, specifically the railway safety directorate, has allowed and even supported this position, obviously caught up in the deregulation wave.

The motive here is profit. Paul Tellier, president of CN Rail, has enunciated on I do not know how many occasions that profit is the primary motive of CN Rail. The recently announced \$550 million profit was made in large part on cutting rail, locomotive and car maintenance programs, and this continues on and on. The envelope is literally being pushed further and further. We believe the railways are profiting on borrowed time.

The railways have eliminated thousands of rail car and locomotive maintenance jobs over the past 10 years. We have seen the numbers cut basically in half. That is a conservative estimate.

CN had at one time three main overhaul shops: Moncton, Pointe Saint-Charles in Montreal, and Transcona in Winnipeg. Only Transcona remains, and its future is in doubt.

Running repair shop close-downs over the last two years include the Moncton Gordon yard running repair shops, the Montreal Taschereau yard, and the Thunder Bay shops. Particularly at the Taschereau yard in Montreal, we have seen CN close a relatively modern railway car repair facility which has quite a large capability. They moved the workforce outside, working basically in the elements and in the snow. You are looking at a late middle-aged workforce. The message being sent is quite clear. You are to do your repairs, and you are to do your repairs at a very minimum. The message has never been spoken yet, but it is always clearly understood.

There are many other locations where we have seen point closures with CN, and I will mention just a few. In St. John's, Newfoundland, Terra Transport is closed. Dauphin, Manitoba has closed. Saint John, New Brunswick, will soon be closed out.

Some repair facilities, particularly with CN, are reduced to a handful of rolling stock mechanics for inspections, repair and emergency work. Locations such as Jasper, Calgary, The Pas, Brandon, Hornpayne, Senneterre, Garneau, Campbellton, Edmundston and Halifax are all overwhelmed and taxed to the limit due to a lack of tools, a lack of capital influx for repair, and

M. Bob Bourrier, CN Rail, VIA, section locale 100, Travailleurs canadiens de l'automobile: Je m'appelle Bob Bourrier et je suis représentant de la santé et de la sécurité pour la section locale 100 des TCA. Je représente précisément les chemins de fer VIA et CN. J'aimerais aborder quelques-unes des questions qui se sont posées récemment à propos de la sécurité ferroviaire.

En général, la Loi sur la sécurité ferroviaire encourage les chemins de fer à présenter des changements en matière de règles de sécurité liées au matériel roulant et au matériel ferroviaire. Les chemins de fer sont passés maîtres dans l'art d'éliminer les vieilles normes précises et rigides en matière d'entretien mécanique du matériel. Ils les ont remplacées par de vastes lignes directrices qui leur donnent le droit de diminuer le nombre d'inspections de sécurité et d'éliminer les sites d'inspection de sécurité certifiés. Jusqu'à présent, Transports Canada, notamment la direction de la sécurité ferroviaire, a permis et même appuyé cette position, en raison évidemment de la mode en matière de déréglementation.

Le profit est l'objectif essentiel qui est poursuivi. Paul Tellier, président du CN, a dit, à je ne sais combien de reprises, que le profit est l'objectif essentiel que doit viser le CN. Le profit récemment annoncé de 550 millions de dollars a été réalisé en grande partie en diminuant les programmes d'entretien des chemins de fer, des locomotives et des wagons et le processus se poursuit. C'est l'objectif visé. À notre avis, les chemins de fer réalisent des profits, mais cela ne va pas durer éternellement.

Les chemins de fer ont éliminé des milliers d'emplois d'entretien de wagons et de locomotives ces dix dernières années. Le nombre de ces emplois a été en fait réduit de moitié, au bas mot.

Le CN avait à un moment trois grands ateliers de révision: Moncton, Pointe Saint-Charles, à Montréal, et Transcona, à Winnipeg. Il ne reste plus que Transcona dont l'avenir est mis en question.

Ces deux dernières années, parmi les ateliers d'entretien courants fermés, on peut citer celui de la gare de triage Gordon à Moncton, celui de la gare de triage Taschereau à Montréal et ceux de Thunder Bay. Au sujet de la gare de triage de Taschereau à Montréal, le CN a fermé une installation de réparation relativement moderne dont la capacité était très importante. Les employés travaillent maintenant à l'extérieur par tous les temps et dans la neige. Il s'agit d'employés d'âge moyen. Le message est tout à fait clair. Il s'agit de réparer au strict minimum. Cela n'a jamais été dit ouvertement, mais c'est toujours clairement compris.

Le CN a fermé beaucoup d'autres endroits et je vais en citer quelques-uns. À St. John's, Terre-Neuve, Terra Transport est fermé. Dauphin, au Manitoba, est fermé. Saint-Jean, au Nouveau-Brunswick, va être bientôt fermé.

Certaines installations de réparation, notamment celles du CN, ne comprennent plus qu'une poignée de mécaniciens du matériel roulant pour les inspections, les réparations et le travail d'urgence. Certains sites comme Jasper, Calgary, The Pas, Brandon, Hornpayne, Senneterre, Garneau, Campbellton, Edmundston et Halifax sont surchargés et ont atteint leur limite en raison du

the general overall will and commitment of a long range-maintenance program.

On September 1, 1996, CN eliminated nine certified car safety inspection points. What that means is that the majority of trains at these locations are not inspected by qualified mechanics.

On August 29 and September 13, I wrote the Minister of Transport expressing our shock and basically urged him to rescind these closures because they are a threat to public safety. These locations were St. John's, Newfoundland; Campbellton, New Brunswick; Rockingham and Dartmouth, Nova Scotia; Senneterre, Quebec; Hornepayne, Capreol, Oshawa and Hamilton, in Ontario. Numerous other certified car safety inspection points have been whittled away over the last two or three years. This, of course, has had an adverse effect. Again, I cannot emphasize enough that the envelope is being pushed.

CN at one time had an audit group stationed out of headquarters in Montreal. They were assigned to go across the country and ensure that internal maintenance regulations were adhered to, which for the most part at that time far exceeded the minimum requirements laid out by general and board orders with Transport Canada. This audit team no longer exists. They would also audit maintenance regulations on the mode of power, the locomotives and the American Association of Railway Standards on the car end.

CN, in particular, had the reputation in the early 1970s of being the North American standard. Most railways in North America looked to CN as the innovative, proactive model of safe, reliable and up-to-date rail rolling stock fleets. That reputation has long since gone and it has gone in favour of profit.

The railways through the Railway Association of Canada have proposed new rules for locomotives and passenger cars. Quite frankly, some of them are scary. The railways have proposed that rail and passenger road locomotive rim thicknesses be reduced. In the case of road locomotives, we are talking about reducing the minimum rim thickness from one inch to three-quarters of an inch. That is substantial.

At first glance, you would think the rim thickness is a quarter of an inch. However, we have one-half of an inch on the diameter of a wheel on a locomotive.

The benchmark for the railway industry has been the United States of America. In the U.S.A., the department of transport federal railway administration has a minimum standard of one-inch rim thickness for locomotives, and they have maintained that standard. I find this particularly disturbing. Although the rules have not yet been approved by Transport Canada, they have basically rubber-stamped whatever the railways have put forward, at least to this point.

One of the other things that is particularly upsetting regarding locomotives is that the newer locomotives of today compared to the locomotives of 10 or 20 years ago have a much higher engine horsepower rating, are heavier in total weight, and have much more efficient traction systems that create more force and stress

manque d'outils, du manque de capitaux pour les réparations et de l'absence générale de volonté et d'engagement pour un programme d'entretien à long terme.

Le 1^{er} septembre 1996, le CN a éliminé neuf sites d'inspection de sécurité certifiés. En d'autres termes, la plupart des trains n'y sont pas inspectés par des mécaniciens qualifiés.

Le 29 août et le 13 septembre, j'ai écrit au ministre des Transports pour lui faire part de notre stupéfaction et pour l'inciter vivement à annuler ces fermetures qui représentent une menace pour la sécurité. Il s'agit de St. John's, à Terre-Neuve; Campbellton, au Nouveau-Brunswick; Rockingham et Dartmouth, en Nouvelle-Écosse; Senneterre, au Québec; Hornepayne, Capreol, Oshawa et Hamilton, en Ontario. On a amenuisé de nombreux autres sites d'inspection de sécurité certifiés ces deux ou trois dernières années. Cela, bien sûr, a eu un effet négatif. Je le répète, je ne saurais trop insister sur le fait que c'est l'objectif du profit que l'on poursuit de plus en plus.

À une époque, le CN comprenait un groupe de vérification à l'administration centrale, à Montréal. Ces vérificateurs devaient parcourir le pays pour s'assurer du respect des règlements internes d'entretien qui, pour la plupart, à cette époque, dépassaient de loin les exigences minimales fixées par les règlements généraux de Transports Canada. Cette équipe de vérification n'existe plus. Les vérificateurs vérifiaient également les règlements d'entretien des moteurs, des locomotives, ainsi que les normes américaines relatives aux wagons.

Au début des années 70, le CN en particulier, avait la réputation de représenter la norme nord-américaine. La plupart des chemins de fer en Amérique du Nord considéraient le CN comme un modèle novateur, proactif dont les parcs de matériel roulant étaient sûrs, fiables et modernes. Cette réputation a disparu depuis longtemps, puisque tout est axé sur le profit.

Par l'entremise de l'Association des chemins de fer du Canada, les chemins de fer ont proposé de nouvelles règles pour les locomotives et les wagons de passagers. Très franchement, certaines de ces règles font peur. Les chemins de fer ont proposé que l'on diminue l'épaisseur de la jante des locomotives de ligne. Il s'agit de réduire l'épaisseur de la jante d'un pouce à trois-quarts de pouce. C'est énorme.

À première vue, on penserait que l'épaisseur de la jante est d'un quart de pouce. Toutefois, nous avons un demi-pouce sur le diamètre de la roue d'une locomotive.

Les États-Unis d'Amérique servent d'exemple pour l'industrie ferroviaire. Aux États-Unis, la norme minimale du ministère du transport ferroviaire est d'un pouce pour ce qui est de l'épaisseur de la jante des roues de locomotive; cette norme est maintenue. Je trouve cet état de choses particulièrement inquiétant. Bien qu'il n'ait pas encore approuvé ces règles, Transports Canada s'en fait contenté d'approuver automatiquement tout ce que proposent les chemins de fer, jusqu'à présent en tous les cas.

Autre point particulièrement inquiétant à propos des locomotives, c'est que les locomotives d'aujourd'hui par rapport à celles d'il y a 10 ou 20 ans ont une puissance nominale en horse-power beaucoup plus élevée, sont plus lourdes et sont dotées de systèmes de traction beaucoup plus efficaces qui

on the wheels and axles. The most safety-critical location on a locomotive is on the driving axles. If there is an axle failure resulting in complete separation or fracture, that means the locomotives will derail if they are at track speed, being the heaviest part of the train. The cars will literally pile up in behind like cord wood. That is the situation we had at Oakville, Manitoba, in December of 1992. Oakville is a small community located about 40 miles west of Winnipeg. That was the cause of that accident.

Without getting into the specifics of that, I was involved at that time as a company officer and as a district safety officer. With respect to that accident, one of the internal CN recommendations to prevent locomotive axle failure was a change from the suspension-bearing WIC system.

Without getting into any further technical description of what that is, basically it is a preventive maintenance measure. We made the recommendation that that should be done annually. The railway did not act on it; the mechanical department did not act on it. This is the devastating result of what can happen when you have a lack of maintenance.

One of the other things I want to speak out against is the general downgrading of locomotive maintenance over the last 15 or 20 years. At one time, a locomotive was brought into a shop and inspected every 30 days. That soon moved to 45, to 60 and to 90 days. Presently, it is a 180-day cycle going into the shop for a good safety inspection.

This has proven disastrous as locomotive accounts have risen tremendously. The railways are now adjusting because many of these locomotive defects are not necessarily safety defects; they are mechanical defects, which puts the locomotive out of service and it cannot pull the payload.

Again, this shows the determination of the railway companies to continue to bring down the standards and cut too deep and then readjust. This is what they have done with locomotive maintenance.

I would like to now turn my sights to the VIA Rail situation. VIA Rail has also set out a standard of one-inch rim thickness on wheels. They want to go down to eleven-sixteenths. Overall on diameter, that would reduce the rim thickness of a wheel by five-eighths of an inch. We firmly believe this is dangerous. We are hoping Transport Canada will have a look at that.

Since late 1990, transcontinental passenger trains have not had a complete safety inspection on the train from Vancouver through to Toronto. Winnipeg was eliminated in 1990.

Having said that, we will try to bring everyone up to speed on some of the specific issues truly concerning us in the area of rail safety.

Mr. Denis Cross, Local 101, CP Rail, Canadian Automobile Workers: I am also interested in what the other railway unions have to say about this.

exercer plus de force et de contraintes sur les roues et les essieux. Les essieux moteurs sont ce qu'il y a de plus important en matière de sécurité dans une locomotive. En cas de défaillance de l'essieu — qui se traduirait par une séparation ou une fracture —, la locomotive déraillerait si elle a atteint la vitesse en voie, puisqu'elle est la partie la plus lourde du train. Les wagons s'empileraient littéralement comme une corde de bois. C'est ce qui s'est produit à Oakville, au Manitoba, en décembre 1992. Oakville est une petite localité située à environ 40 milles à l'ouest de Winnipeg. C'est ce qui a causé cet accident.

Sans entrer dans les détails, j'étais à ce moment-là agent de la société et agent de sécurité du district. En ce qui concerne cet accident, pour éviter toute défaillance de l'essieu de la locomotive, le CN a recommandé, entre autres, que l'on abandonne le système WIC de palier de suspension.

Sans entrer dans les détails techniques de ce que cela représente, je dirais qu'il s'agit essentiellement d'une mesure d'entretien préventif. Nous avons recommandé que cela se fasse une fois par an. Le chemin de fer n'y a pas donné suite; le service mécanique n'y a pas donné suite. C'est ce qui peut se produire lorsque l'entretien n'est pas fait.

J'aimerais également m'élever contre la baisse générale de la qualité de l'entretien des locomotives ces 15 ou 20 dernières années. À une époque, les locomotives étaient inspectées à l'atelier tous les 30 jours. Puis, tous les 45, tous les 60 et tous les 90 jours. À l'heure actuelle, c'est tous les 180 jours.

C'est désastreux compte tenu de l'augmentation du nombre des défaillances des locomotives. Les chemins de fer s'adaptent maintenant, beaucoup de ces défaillances de locomotives n'étant pas nécessairement des problèmes de sécurité, mais des problèmes mécaniques qui font que l'on ne peut plus utiliser la locomotive, laquelle ne peut tirer la charge utile.

Cela montre une fois de plus que les sociétés de chemins de fer sont décidées à continuer d'abaisser les normes, à faire des compressions trop importantes pour ensuite se réadapter. C'est ce qui s'est produit dans le cas de l'entretien des locomotives.

J'aimerais maintenant passer à la situation à VIA Rail. Au sujet de la norme de l'épaisseur de la jante qui doit être d'un pouce, elle veut adopter une épaisseur de onze seizièmes. Cela réduirait l'épaisseur de la jante d'une roue de cinq huitièmes d'un pouce. Nous sommes convaincus que c'est dangereux et espérons que Transports Canada se penchera sur la question.

Depuis la fin de l'année 1990, les trains de passagers transcontinentaux n'ont pas subi d'inspection de sécurité complète; je veux parler des trains de Vancouver à Toronto. Winnipeg a été éliminé en 1990.

Ceci étant dit, nous allons essayer de mettre tout le monde au courant de certaines des questions particulières qui nous inquiètent véritablement dans le domaine de la sécurité ferroviaire.

M. Denis Cross, section locale 101, CP Rail, Travailleurs canadiens de l'automobile: Ce que les autres syndicats de chemins de fer ont à dire à ce sujet m'intéresse également.

I come from Western Canada. There is a crisis right now in the grain movement industry in Western Canada. The reason is that there is a crisis in the railway industry. The reason for that is that CP and CN have been allowed to pull back on their equipment maintenance for the last three or four years. This is no surprise to the 4,000 people I represent because they are the trades people who inspect and maintain freight cars and locomotives. Our people are working around the clock, seven days a week right now, with workloads more than twice the norm. Generally, a crisis situation at our Vancouver shop is when they have 150 cars to be repaired at any particular time for safety defects. Right now they are well over 400. That is indicative of shops across Canada.

Our union will be meeting later this evening in Calgary with the Minister of Agriculture. From our perspective, it is the Minister of Transport, Mr. Anderson, who needs to get himself involved and undo what Mr. Young did when he was transport minister two years ago and deregulated rail safety in Canada, with the encouragement of Transport Canada and Mr. Churcher.

There have been a lot of jokes in the media in the United States in the last few years about Newt Gingrich and the Senate Republicans allowing industry to come up with their own regulations. That has been going on in the railway industry for more than five years. This is the effect of that.

We have provided you with a chart which tracks derailments. If the chart had gone further back, it would have shown the levelling off and then the decrease of derailments after 1984 and 1986 when the Grange recommendations were incorporated into two sets of regulations, one on inspecting freight cars and the other on train brakes. However, starting in 1993 and 1994, Mr. Young deregulated again. The chart shows the increased derailments and equipment-related derailments at that time.

Something must be done by the federal government because it is the federal government that caused this crisis for which the farmers in Western Canada are paying right now with demurrage costs of millions of dollars.

Mr. Timothy S. Secord, Canadian Legislative Counsel, United Transportation Union: The brief I submitted to the clerk is a matter of public record so I will not go through it, except for the summary.

We do not merely wish to criticize what is going on in the rail industry currently; rather, we want to offer some suggestions on how to address those concerns with a view to ensuring the integrity and safety of the railway infrastructure. In order to accomplish that, we have taken the liberty of categorizing those concerns into four main groups, those being regulations and regulators, political influence, Transportation Safety Board and, last but not least, railways.

Under the category of regulations and regulators, reliance on performance standards in order to achieve self-regulation must be abandoned. The use of performance standards in self-regulation

Je viens de l'ouest du Canada. Nous connaissons à l'heure actuelle une crise dans le transport du grain dans l'Ouest à cause d'une crise dans l'industrie du chemin de fer. Cette dernière crise s'explique par le fait que le CP et le CN ont pu se retirer de l'entretien de leur matériel depuis trois ou quatre ans. Cela n'est pas surprenant pour les 4 000 travailleurs que je représente, car ce sont eux qui inspectent les wagons de marchandises et les locomotives et en assurent l'entretien. En ce moment, nos gens travaillent 24 heures sur 24, sept jours par semaine et leur charge de travail est le double de la norme. En général, notre atelier de Vancouver est en situation de crise, lorsque 150 wagons doivent être réparés pour des raisons de sécurité. À l'heure actuelle, il y en a bien plus que 400. Cela donne une idée de la situation des ateliers dans tout le Canada.

Notre syndicat doit se réunir plus tard en soirée à Calgary et rencontrer le ministre de l'Agriculture. De notre point de vue, c'est le ministre des Transports, M. Anderson, qui devrait intervenir et revenir sur ce qu'a fait M. Young, lorsqu'il était ministre des Transports il y a deux ans et qu'il a déréglé la sécurité ferroviaire au Canada, encouragé en cela par Transports Canada et par M. Churcher.

Aux États-Unis, les médias ont fait des gorges chaudes ces quelques dernières années de Newt Gingrich et des sénateurs républicains qui permettent à l'industrie de fixer ses propres règlements. C'est ce qui se passe dans l'industrie ferroviaire depuis plus de cinq ans.

Nous vous avons remis un tableau des déraillements. Si nous étions remontés plus loin, le tableau aurait montré que le nombre des déraillements s'est stabilisé et a diminué après 1984 et 1986 au moment où les recommandations Grange ont été incluses dans deux séries de règlements, l'une sur l'inspection des wagons de marchandises et l'autre sur les freins de train. Toutefois, à partir de 1993 et de 1994, M. Young a de nouveau instauré la déréglementation. Ce tableau montre l'augmentation du nombre des déraillements et des déraillements liés au matériel à ce moment-là.

Le gouvernement fédéral doit agir, car c'est lui qui a causé la crise dont les agriculteurs de l'Ouest du Canada doivent subir les conséquences, puisqu'ils doivent maintenant payer des frais d'entreposage qui s'élèvent à des millions de dollars.

M. Timothy S. Secord, conseiller à la législation canadienne, Travailleurs unis des transports: Le mémoire que j'ai remis au greffier est un document public si bien que je ne vais pas le parcourir, à l'exception du résumé.

Notre intention n'étant pas de nous en tenir aux critiques, nous proposons les mesures suivantes dont l'objet est de garantir l'intégrité et la sécurité de l'infrastructure ferroviaire. Nous nous permettons de placer ces suggestions sous quatre rubriques: Règlements et organismes de réglementation; Politiques; Bureau de la sécurité des transports et Compagnies de chemin de fer.

Sous la rubrique Règlements et organismes de réglementation, le recours à des normes de performance, dans le cadre d'un système d'autoréglementation, doit être abandonné. Les normes

cannot provide the level of railway safety which is in the public interest.

The gutting of the Railway Freight Car Minimum Inspection and Safety Standards must be reversed in order to ensure that railway equipment is properly and thoroughly tested and inspected by persons certified to do so. The railway transport committee, in the reasons set out in RTC Order R-37228 stated:

Whereas the Committee has decided that promulgation of the interim safety measures contained in the attached Schedule is necessary to provide for the protection, safety, accommodation and comfort of the public and of railway employees in the running and operating of trains.

In our view, nothing has changed in the railway industry that would allow for such drastic changes as Transport Canada allowed respecting the aforementioned standards. The equipment is the same and the work process is the same. The only things that have changed are the people and the economic attitude of the regulator.

Compliance with the legislative requirements must be done with a view to prevention. Enforcement of those same legislative requirements must be unrelenting and departmental credibility in this respect can be partially achieved through zero tolerance when it comes to prosecutions.

Transport Canada must stop its habit of serving the interests of only one client — the railways. The regulations and the Railway Safety Act are there for the protection of the railways, the employees and the public. They are not there to protect the economic outlook of the railways.

The hiring practices of Transport Canada must be altered to draw expertise from all aspects of the railway industry, not just the managerial positions. One must remember that those managers that Transport Canada is so quick to hire are the same managers that caused the difficulties in compliance with the regulations while they were in their former employ.

Transport Canada must be more vigilant in reviewing the minutes of safety committees to ensure that the tragic events of last August do not recur. They have the power to step in and promote the integrity of safe railway operations. All they need do is use it. Furthermore, Transport Canada must go beyond serious consideration of the TSB findings and recommendations — they must act on them.

The Minister's Advisory Council on the Transportation of Dangerous Goods must better reflect the parties which are affected by its decisions. Labour must not be held to merely token positions on the council while the suppliers and Transport Canada drive the agenda.

Although not previously spoken to in the context of my brief, the implementation of Operation Respond on a Canada-wide basis to complement the existing CANUTEC system would be

de performance et l'autoréglementation ne peuvent garantir le niveau de sécurité ferroviaire qui est dans le meilleur intérêt de la population.

Il faut rétablir les normes minimales d'inspection et de sécurité des wagons de marchandises afin d'assurer que le matériel ferroviaire est testé et inspecté de façon appropriée et minutieuse par des personnes autorisées à le faire. Comme il est noté dans l'arrêté RTC R-37228:

Le Comité du transport par chemin de fer a décidé que la promulgation des mesures provisoires qui se trouvent à l'Annexe ci-jointe est nécessaire pour garantir la protection, la sécurité, la commodité et le confort du public et des employés de chemin de fer dans le cadre de l'exploitation des liaisons ferroviaires.

De notre point de vue, l'industrie ferroviaire n'a pas évolué au point où cela justifierait la modification substantielle des normes citées ci-dessus, qui a été autorisée par Transports Canada. L'équipement et le processus sont toujours les mêmes. Ce qui a changé, ce sont les gens et les conditions économiques que doit prendre en compte l'organisme de réglementation.

Le respect des dispositions législatives doit s'inscrire dans le cadre de la prévention. Ces dispositions doivent être strictement exécutées et le ministère peut établir partiellement sa crédibilité en la matière en démontrant, par les poursuites qu'il intente, qu'il applique le principe de la tolérance zéro.

Transports Canada doit cesser de tenir compte des intérêts d'un seul client — les compagnies de chemin de fer. Les règlements et la Loi sur la sécurité ferroviaire existent pour protéger les compagnies ferroviaires, les employés et le public, et non pour améliorer les perspectives économiques des compagnies.

Transports Canada doit modifier ses méthodes de recrutement afin d'engager des gens compétents qui représentent tous les secteurs de l'industrie ferroviaire, pas uniquement la direction. N'oublions pas que les gestionnaires si facilement embauchés par Transports Canada sont ceux qui étaient à l'origine des problèmes concernant le respect des règlements lorsqu'ils travaillaient pour leur précédent employeur.

Les représentants de Transports Canada doivent être plus vigilants lorsqu'ils font la revue des procès-verbaux des comités de sécurité, afin de faire en sorte que les événements tragiques qui ont eu lieu en août dernier ne se renouvellent pas. Le ministère a le pouvoir d'intervenir et de promouvoir la sécurité dans toutes les activités ferroviaires: encore faut-il qu'il l'utilise. En outre, le ministère ne doit pas se contenter de considérer les conclusions et les recommandations du BST, il doit prendre des mesures appropriées.

Les parties affectées par les décisions prises par le Conseil consultatif sur le transport des marchandises dangereuses doivent être représentées au sein de cet organe de façon plus appropriée. On ne doit pas réserver, au sein du Conseil, un rôle subalterne aux syndicats, et laisser les entreprises et Transports Canada déterminer l'orientation des discussions.

Même si la question n'a pas été soulevée auparavant, la mise en oeuvre du programme appelé «Operation Respond» dans tout le Canada, afin de compléter le système du Centre canadien

beneficial and would embellish the efforts of the Minister's Advisory Council. Operation Respond can play a vital role in instances of hazardous materials occurrences and provides an extra measure of safety for the first responder, the employees and the public.

The difficulties in jurisdiction created by the memorandum of understanding between Labour Canada and Transport Canada must be resolved. In our view, there is no logical reason why a Canada safety officer from HRDC Labour cannot effect compliance and enforcement issues respecting matters relating to occupational safety and health, other than the fact that the MOU exists in the first place.

The position taken by Transport Canada respecting the allowance of one-person trains to operate in Canadian jurisdiction must be reversed. Without revisiting the arguments put forth to the Minister of Transport respecting this matter, to suggest that this type of operation will maintain the same level of safety as that of an operation with two persons is, quite frankly, asinine.

Canadian railways must be governed by a statute which deals with hours of service, not unlike that which is found in the U.S., in order to ensure equitable application, enforcement and consistency of safety for the employees and the public at large.

The influence of government fiscal policy is directly related to the safe operations of trains in this country. While government strives to reduce the deficit, its domestic economic policies lead to downward pressure on the government departments and the regulatory requirements currently in place to ensure public safety. When these regulations and departments are adversely affected or changed, the end result is a decrease in public safety. The Government of Canada must abandon policies, economic or otherwise, which have the sum effect of adversely impacting public safety.

The government must implement a national transportation policy which is all encompassing and considers all modes of transportation. The effective, safe and complementary use of these modes will ensure the integrity of the transportation infrastructure in Canada for years to come. It is the very same infrastructure that is currently being dismantled by the economic policies, deregulation and free-market mentality of the government.

The Transportation Safety Board must be completely detached from the arm of government that is responsible for railway regulation of any type. They must be autonomous and have the power to implement their recommendations in spite of Transport Canada. Otherwise, the TSB is nothing more than a lame duck and will continue to be ignored by the likes of Transport Canada. The TSB must be allowed to be the watchdog of the Canadian public for matters concerning transportation safety and must be empowered to act.

d'urgence transport, aura des effets bénéfiques et appuiera les initiatives du Conseil consultatif du ministre. «Operation Respond» peut jouer un rôle vital lors d'accidents mettant en cause des marchandises dangereuses et représenter une mesure de sécurité supplémentaire qui protégera le premier intervenant, les employés et le public.

Les problèmes de compétence résultant du protocole d'entente entre Travail Canada et Transports Canada doivent être résolus. De notre point de vue, il n'existe aucune raison logique pour qu'un agent de sécurité de DHRC-Travail ne puisse se charger de l'exécution de la réglementation et de l'application des règlements relatifs à la santé et à la sécurité au travail, sinon qu'il existe un protocole d'entente.

Transports Canada ne doit pas continuer à autoriser la circulation de trains exploités par une seule personne au Canada. Sans réexaminer en détail les arguments présentés au ministre des Transports à l'appui de notre requête, nous nous contentons de faire remarquer que prétendre que l'on peut assurer ainsi un niveau de sécurité équivalent à celui qui existe lorsque le train est exploité par deux personnes est, pour parler franchement, totalement absurde.

Les compagnies de chemin de fer canadiennes doivent être tenues de respecter une disposition législative comparable à celle qui est en vigueur aux États-Unis, laquelle fixe des heures de service, ce qui garantit aux employés un traitement équitable qui assure un niveau de sécurité constant pour la population.

La politique fiscale du gouvernement a un impact direct sur la sécurité des activités ferroviaires dans ce pays. Les pouvoirs publics cherchent à réduire le déficit, mais les politiques économiques nationales qu'ils instaurent se traduisent par des pressions sur les services gouvernementaux chargés d'administrer les règlements qui assurent actuellement la sécurité publique. Lorsque l'impact de ces politiques sur les ministères et les règlements est négatif, cela se traduit par une moins grande sécurité publique. Le gouvernement du Canada doit abandonner toute politique, économique ou autre, qui, en bout de ligne, a des conséquences néfastes sur la sécurité publique.

Le gouvernement doit mettre en oeuvre une politique nationale en matière de transport qui soit polyvalente et qui tienne compte du rôle que jouent tous les moyens de transport. C'est en les utilisant de façon efficace, sécuritaire et complémentaire que l'on assurera l'intégrité future de l'infrastructure des transports au Canada. C'est cette même infrastructure que le gouvernement est actuellement en train de démanteler par le biais de ses politiques économiques et de la déréglementation, et en laissant s'exercer les forces du marché.

Le Bureau de la sécurité des transports doit être complètement détaché de l'organe gouvernemental chargé de la réglementation ferroviaire, quel qu'il soit. Le BST doit être autonome et avoir le pouvoir de mettre en oeuvre ses recommandations sans que Transports Canada puisse intervenir; sinon, le BST n'aura aucune influence et continuera d'être ignoré par des organes comme Transports Canada. On doit autoriser le BST à jouer le rôle défenseur de la population canadienne en ce qui concerne la sécurité des transports, et il doit avoir le pouvoir d'agir.

Canadian railways must place a higher priority on safety than they have historically done. No longer can they merely pay lip service to the issue of safety by tying the hands of their very own safety functions. The railways should ensure that these same safety functions should be the overriding corporate authority on matters of safety within the company's corporate structure. No longer should the safety function be overruled or disregarded on matters of safety by another function within that company.

In addition to those comments, Mr. Chairman, I should like to go on record as supporting those issues raised by the CAW earlier with respect to maintenance, inspection and testing, and the difficulties with car inspectors and car inspection locations.

Mr. Gary Housch, Vice-President, Brotherhood of Maintenance of Way Employees: I will be brief. I know time is running by very quickly. I had sincerely hoped to enjoy this round table discussion because it is something that I have not experienced before in a forum like this. I was looking forward to that.

It is certainly a pleasure to be here and to put across the position of the Brotherhood of Maintenance of Way. We are an international railway union representing primarily people who build and maintain tracks. There are not many being built anymore, but we are responsible for maintaining them.

A big economic pressure has been placed on everyone because of just-in-time deliveries. In the trucking industry especially, there is a real push for delivering on time at all costs, whereas the penalties for safety infractions are not quite as severe. Most carriers, both trucking and railway, have penalties for being late with their deliveries. The tendency is to push for on-time delivery at all costs.

The trucking industry certainly is experiencing that, and the railway industry is starting to experience that as well. However, the trucking industry is in a situation where what they do impacts quickly on the railway industry. They can continue to undercut their costs. Bypassing safety regulations allows them to do that even more.

With government downsizing at all levels, both provincial and federal, it becomes very difficult for regulators to oversee the standards that are there today. Whether those standards are acceptable or not is another question.

In the last ten years, much like the CAW, the BMW membership has been decimated by lay-offs and downsizing. Approximately 50 per cent of our members have lost their jobs in the last ten years. In that same time frame, traffic has increased exponentially. Revenues have dropped per car. Capital expenditures for infrastructure have dropped. That, combined with the number of employees dropping, leads to a recipe of safety problems and perhaps disaster down the road.

Les compagnies ferroviaires canadiennes doivent accorder à la sécurité une plus grande priorité que cela n'a été le cas auparavant. Elles ne peuvent plus s'intéresser à la question de la sécurité de façon théorique tout en liant les mains de ceux qui sont responsables de ce secteur. Les compagnies ferroviaires doivent s'assurer que ces responsables ont tout pouvoir en matière de sécurité au sein de la structure institutionnelle. La sécurité ne doit plus être considérée comme une question secondaire, ni être ignorée par les autres services de la compagnie.

En terminant, monsieur le président, je tiens à dire que je partage les préoccupations des Travailleurs canadiens de l'automobile concernant l'entretien, les inspections et les essais, de même que les problèmes entourant les inspecteurs de wagons et les endroits où les inspections de wagons sont effectuées.

M. Gary Housch, vice-président, Fraternité des préposés à l'entretien des voies: Je serai bref, puisque nous n'avons pas beaucoup de temps. J'espère bien profiter de cette table ronde parce que c'est la première fois que j'ai l'occasion de participer à une tribune comme celle-ci. J'attendais ce moment avec impatience.

C'est avec plaisir que je viens vous exposer le point de vue de la Fraternité des préposés à l'entretien des voies. Nous sommes un syndicat international qui représente essentiellement les employés affectés à la construction et à l'entretien des voies. Il n'y en a plus beaucoup qui sont construites, mais nous sommes chargés d'en assurer l'entretien.

Le système de livraison au moment adéquat exerce sur tous les intervenants des pressions énormes. Dans l'industrie du camionnage notamment, on fait tout pour assurer la livraison du matériel au moment adéquat, et les pénalités imposées pour les manquements à la sécurité sont peu sévères. La plupart des transporteurs, qui englobent les entreprises de camionnage et les compagnies ferroviaires, imposent des pénalités pour les livraisons tardives. La tendance est donc à la livraison au moment adéquat, peu importe les risques.

L'industrie du camionnage est en train de vivre ce phénomène, et l'industrie ferroviaire, elle, commence à en faire l'expérience. Toutefois, les mesures que prend l'industrie du camionnage se répercutent rapidement sur l'industrie ferroviaire. Ils peuvent continuer de réduire leurs coûts, en contournant notamment les règlements sur la sécurité.

En raison des compressions de personnel effectuées aussi bien au palier provincial que fédéral, il est de plus en plus difficile pour les organismes de réglementation d'assurer le respect des normes en vigueur. Que ces normes soient acceptables ou non, c'est une tout autre question.

Au cours des dix dernières années, la Fraternité des préposés à l'entretien des voies, tout comme les Travailleurs canadiens de l'automobile, a été décimée par les mises à pied et la réduction des effectifs. Environ 50 p. 100 de nos membres ont perdu leur emploi au cours des 10 dernières années. Durant cette période, le trafic a augmenté de façon exponentielle, les recettes par wagon ont chuté, et les dépenses consacrées à l'infrastructure ont diminué. Ces facteurs, combinés à la décroissance des effectifs,

Statistics can generally be read by people in different ways. My concern is that generally, overall, 40 to 50 per cent of main track derailments are caused by railway track infrastructure failures. In 1996, we have seen a large, overall increase of derailments compared to 1995. There was a 23-per-cent increase in main track derailments. Main track derailments involving dangerous goods were up 43 per cent, and accidents with release of dangerous goods increased 180 per cent.

That is just a one-year blip in time. Arguments could be made that it really does not mean anything, and that is legitimate. I will give you that. By the same token, it is a pretty substantial increase in derailments.

The other concern we have is with the provincial regulation of railways. In the 1920s we saw the creation of CN, which brought 90 per cent of railways under federal jurisdiction. Current trends are a direct reversal of that. We question whether provinces are ready to regulate railways. Some provinces have voluntarily adopted federal standards, but those standards change almost daily, the way the Railway Association of Canada is changing its rules. We need only consider the trucking industry as an example where, for nine years, they have been unable to agree on a national safety code for trucks. I tend to think the same thing will occur here.

Senator Forrestall: Are you saying the provinces among themselves have been unable to agree, let alone with the federal government?

Mr. Housch: The federal government is included, absolutely. In the United States, unlike Canada, virtually every shoreline and every railway is under federal legislation and federal regulation. In the Interstate Commerce Act, anything that connects to a railway that goes into another state is federally regulated. In Canada, the test has become substantially different.

We see trends in trucking safety that are of great concern to us as well. I point out that there is room for all modes of transportation, but, historically and even today, railways have a much better safety record overall than trucks in regards to fatalities per billion tonne kilometres hauled. A graph on page 9 shows the comparison of truck to train.

Railways are substantially safer in regards to public safety. However, having said that, there is a large possibility, based on the numbers and the amounts of dangerous commodities hauled by railways, that one disaster could be a major disaster as compared to a one-truck accident.

risquent d'entraîner des problèmes de sécurité et de provoquer des désastres.

Les statistiques, en général, se prêtent à toutes sortes d'interprétations. Ce que je trouve préoccupant, c'est que, de manière générale, entre 40 et 50 p. 100 des déraillements sur les voies principales sont causés par des défaillances. Le nombre de déraillements a beaucoup augmenté en 1996 par rapport à 1995. Les déraillements sur les voies principales ont fait un bond de 23 p. 100. Les déraillements mettant en cause des marchandises dangereuses ont augmenté de 43 p. 100, tandis que les déversements de marchandises dangereuses ont augmenté de 180 p. 100.

Il s'agit là d'un phénomène ponctuel. On pourrait arguer que ces chiffres ne veulent rien dire, et on aurait tout à fait raison. Je le concède. Toutefois, il s'agit là d'une augmentation assez importante du nombre de déraillements.

La réglementation de l'industrie ferroviaire par les provinces constitue une autre de nos préoccupations. Nous avons été témoins, durant les années 20, de la création du CN, mesure qui a eu pour effet de placer 90 p. 100 des chemins de fer sous le contrôle du gouvernement fédéral. Or, nous assistons aujourd'hui à un renversement de cette tendance. En fait, nous nous demandons si les provinces sont prêtes à réglementer l'industrie ferroviaire. Certaines ont volontairement adopté les normes fédérales, mais ces normes changent presque quotidiennement, tout comme les règles de l'Association des chemins de fer du Canada. Il suffit de jeter un coup d'oeil sur ce qui se passe dans l'industrie du camionnage, où les intervenants n'ont pas réussi, après neuf ans de discussions, à s'entendre sur l'adoption d'un code national de sécurité pour les camions. La même chose risque de se produire ici.

Le sénateur Forrestall: Êtes-vous en train de dire que les provinces n'ont pas réussi à s'entendre entre elles, encore moins avec le gouvernement fédéral?

M. Housch: Le gouvernement fédéral participe aux discussions, absolument. Aux États-Unis, presque toutes les côtes et toutes les lignes ferroviaires sont assujetties aux lois et aux règlements fédéraux, ce qui n'est pas le cas au Canada. Aux termes de la Loi relative au commerce entre les États, tout ce qui est relié à un chemin de fer qui traverse un autre État est réglementé par le gouvernement fédéral. Au Canada, la situation est très différente.

Il y a des tendances qui se manifestent au niveau de la sécurité dans l'industrie du camionnage, et cela nous préoccupe beaucoup. Je tiens à préciser qu'il y a de la place pour tous les modes de transport, mais les compagnies ferroviaires affichent depuis toujours une meilleure cote de sécurité que les camions pour ce qui est du taux d'accidents mortels par milliard de tonnes-kilomètres de marchandises transportées. Le graphique de la page 9 établit une comparaison entre les camions et les trains.

Les chemins de fer sont beaucoup plus sécuritaires que les camions. Toutefois, il y a de fortes chances, si l'on se fonde sur le volume de marchandises dangereuses transportées par rail, qu'un accident ferroviaire prenne des proportions beaucoup plus alarmantes qu'un accident mettant en cause un seul camion.

In regards to deregulation, I agree with everything that I heard from the CAW and from Mr. Secord and the UTU.

Senators may recall that a few years ago we had an inquiry into the sale of the Truro-Sydney line. The BMW had a Dr. Dempsey come from the United States to give testimony at that point. In his analogy, he compared the idea of regulation to sports. At that time, the Super Bowl was about to happen. He said one of the reasons that football is so good is because it is properly regulated. If it were not properly regulated, the biggest team and the biggest club would come out and win the game. They regulate the thing properly. Poorer teams have better draft picks. They level the playing field to create good competition.

That is the exact opposite of what most people would say in regards to deregulation. They would say deregulation will kill competition. Dr. Dempsey was very astute when he made that analogy.

Mr. Secord made some comments about the safety board. We have some great concerns over the length of time it is taking for the safety board to make its reports public. It seems almost ridiculous to wait a year and a half for a report on an incident.

In regards to freight car standards, I agree wholeheartedly with the CAW. Just before they were instituted, the BMW was involved with minimum track safety standards. Around 1992, in fact, there was no regulation of track safety standards in Canada. Both CN and CP had voluntary standards which they maintained very well. When they were asked by the government at the time to create standards, they basically went to the United States and used the FRA standards, which were far below the standards they had voluntarily maintained for 30 or 40 years prior to that.

We see the same thing happening in regards to standards and industry regulation. It must be carefully examined as to whether the government should address that through legislation. That is a sincere difficulty.

The Chairman: Something you said rang a serious bell. I have often wondered because the quality of steel in the rail itself is very important. The absence of standards is important. Does it have as much to do with the contracting and tendering of steel as with any technical measuring up to an acceptable standard? Was it a myth that used to drift around in the industry that standards for rail were high and expensive and that because we could not afford such high standards they should be lowered?

Mr. Housch: That is something we have seen.

The Chairman: It was said that the standard would be set at "x" dollars per mile for rail, and whatever standard the steel companies gave would automatically set the standard.

En ce qui concerne la déréglementation, je suis d'accord avec tout ce que les Travailleurs canadiens de l'automobile, M. Secord et les Travailleurs unis des transports ont dit.

Les sénateurs se souviennent peut-être de l'enquête dont a fait l'objet, il y a quelques années, la vente de la ligne Truro-Sydney. La Fraternité des préposés à l'entretien des voies avait fait venir des États-Unis un certain M. Dempsey pour qu'il témoigne devant le comité. M. Dempsey a établi un parallèle entre la réglementation et les sports. On s'apprêtait à ce moment-là à célébrer le Super Bowl. Il a dit que le football était un sport passionnant parce qu'il était bien réglementé, qu'à défaut de règlements, c'est l'équipe, le club le plus imposant qui remporterait le match. Le sport est bien réglementé. Les équipes plus faibles obtiennent les meilleurs choix au repêchage. Les règles du jeu sont uniformisées afin de créer une saine concurrence.

C'est exactement le contraire de ce que diraient la plupart des gens au sujet de la déréglementation. Ils affirmeraient que la déréglementation mettrait un terme à la concurrence. M. Dempsey s'est montré très astucieux lorsqu'il a fait ce parallèle.

M. Secord a parlé du bureau de la sécurité. Nous avons de grandes inquiétudes au sujet du temps qu'il met à publier ses rapports. Il est ridicule d'attendre un an et demi pour avoir un rapport d'incident.

En ce qui concerne les normes qui s'appliquent aux wagons de marchandises, je suis tout à fait d'accord avec les Travailleurs canadiens de l'automobile. La Fraternité des préposés à l'entretien des voies s'était penchée sur la question de l'établissement de normes minimales de sécurité ferroviaire juste avant qu'elles ne soient instituées. En fait, il n'existait aucun règlement sur la sécurité ferroviaire en 1992. Le CN et le CP avaient adopté des normes volontaires qui étaient tout à fait adéquates. Lorsque le gouvernement leur a demandé d'établir des normes, ils se sont tournés vers les États-Unis et ont utilisé les normes appliquées par la FRA, qui étaient nettement inférieures aux normes qu'ils appliquaient volontairement depuis 30 ou 40 ans.

La même chose est en train de se produire avec les normes et les règlements de l'industrie. Le gouvernement devrait se pencher sur cette question afin de voir s'il n'y a pas lieu d'adopter une loi en la matière. Il s'agit là d'un grave problème.

Le président: Vous avez soulevé un point important. Je me suis souvent posé des questions à ce sujet parce que la qualité de l'acier qui entre dans la fabrication des rails est très importante. Il n'existe aucune norme dans ce domaine. Est-ce parce que le travail est effectué par contrat et par appel d'offres, ou parce qu'on a de la difficulté à instituer des normes acceptables? Est-ce vrai qu'on avait l'habitude de dire au sein de l'industrie que les normes applicables aux rails étaient sévères et coûteuses et qu'il fallait les assouplir?

M. Housch: Cela s'est déjà vu.

Le président: On disait que la norme serait fixée à «x» dollars par mille de voie, et que les normes établies par les aciéries seraient automatiquement appliquées.

Mr. Housch: I do not know if the railways have ever committed to the minister as to what their standards are for rail wear. We know that they continually change. Actually, they continue to allow even more wear on the rail.

The Chairman: Are you raising this matter again? I thought it had been debunked.

Mr. Housch: The concern is that the railways can make their own standards. I do not know that that is a good situation.

Ms Walker: I should like to go on record in support of the comments of Mr. Secord and Mr. Housch.

Senator Bacon: In your text, the Mississauga derailment seems to be a turning point in terms of safety. If I remember correctly, the Mississauga derailment happened before deregulation and not after. If I am wrong, you can tell me. I do not believe we can point to that as a cause of accidents because they happened before.

Do you think other factors can also be at the root of incidents or accidents, such as the maintenance of rails, cars and tracks or, perhaps, weather or the abuse of substances?

Mr. Cross: What happened with Mississauga, and which was identified in the Grange inquiry, was the realization that there was no regulation in the railway industry. There were no regulations for track; there were no regulations for car inspections; there were no regulations for train brakes. They developed after that. In the case of cars and air brakes, it was in 1984 and 1986. It was not until the 1990s that there were standards for tracks.

Since then, there has been another go at deregulating them. The creation of the regulation came after Mississauga. Since then, even though it was a good experience and all indications show that railways became safer, there was a round of deregulation under Minister Young.

Senator Bacon: What about the maintenance of rail cars and tracks? Weather can be an influence as well. Substance abuse has also been the cause of incidents.

Mr. Cross: I do not think that has been identified in Canada as the cause of anything. I have never read a TSB report wherein substance abuse or human failure was the cause of any major type of derailment. There are many, including Mississauga, which involved equipment failure.

Senator Bacon: It has been said that the railway safety legislation does not apply to short lines. If what we have heard is correct, short lines must link up with the main lines more often than not. When they do, they must comply to the same safety standards, do they not?

Mr. Housch: They would have to live up to the same standards for the interchange of cars. The cars would have to be up to the standards of the main railway. I do not know if they would be

M. Housch: Je ne sais pas si les compagnies ferroviaires ont déjà indiqué au ministre les normes qu'elles appliquent en ce qui concerne l'usure des rails. Nous savons que ces normes changent constamment. En fait, les compagnies se montrent de plus en plus laxistes à ce sujet.

Le président: Vous soulevez cette question à nouveau? Je pensais qu'on avait tiré les choses au clair.

M. Housch: Les compagnies ferroviaires peuvent établir leurs propres normes, et c'est ce qui est inquiétant. Je ne sais pas si c'est une bonne chose.

Mme Walker: Je tiens à dire que je partage le point de vue de MM. Secord et Housch.

Le sénateur Bacon: Vous laissez entendre, dans votre mémoire, que le déraillement de Mississauga a constitué un point tournant. Si je me souviens bien, le déraillement est survenu avant la déréglementation, non pas après. Corrigez-moi si je me trompe. Je ne crois pas qu'on puisse attribuer ces accidents à la déréglementation, parce qu'ils se sont produit avant qu'elle n'entre en vigueur.

Y a-t-il d'autres facteurs qui sont à l'origine des incidents ou des accidents, comme l'entretien des rails, des wagons, des voies ou, peut-être, les intempéries ou l'abus de substances?

M. Cross: Dans le cas de Mississauga, l'enquête Grange a permis de mettre en lumière le fait que l'industrie ferroviaire n'était soumise à aucune réglementation. Il n'y avait pas de règlements qui s'appliquaient aux voies ferrées, aux inspections des wagons, aux freins des trains. C'est par la suite qu'ils ont été élaborés. Dans le cas des wagons et des freins à air, les règlements pertinents ont été établis en 1984 et en 1986. Ce n'est que dans les années 90 que des normes ont été fixées pour les voies ferrées.

Depuis, on a essayé une nouvelle fois de déréglementer l'industrie. Les règlements ont été institués après l'incident de Mississauga. Depuis, même si l'expérience a été positive et que les chemins de fer sont devenus plus sécuritaires, de nouvelles mesures visant à déréglementer l'industrie ont été adoptées sous le régime du ministre Young.

Le sénateur Bacon: Qu'en est-il de l'entretien des wagons et des voies ferrées? Les intempéries peuvent également agir là-dessus. L'abus de substances intoxicantes a aussi été à l'origine de certains accidents.

M. Cross: Je ne crois pas que ce facteur ait été cerné comme une cause d'accidents au Canada. Je n'ai jamais vu de rapport du BST qui indiquait que l'abus de substances intoxicantes ou l'erreur humaine était à l'origine d'un déraillement important. De nombreux accidents, y compris celui de Mississauga, ont été causés par de l'équipement défectueux.

Le sénateur Bacon: On a dit que la loi sur la sécurité ferroviaire ne s'applique pas aux lignes sur courtes distances. Si j'ai bien compris, ces lignes se raccordent plus souvent qu'autrement à des lignes principales. Elles doivent dans ces cas respecter les mêmes normes de sécurité, n'est-ce pas?

M. Housch: Les wagons seraient assujettis aux mêmes normes qui s'appliquent aux voies principales. Je ne sais pas s'ils seraient inspectés au point d'échange. Toutefois, les compagnies ne sont

inspected at that point. However, they would have no obligation to maintain their infrastructure to any standard other than what the province would set out.

In regard to your other questions, you were very astute. The weather in Canada has a very severe impact on the ability to maintain track. The problem is that Canadian railway companies continuously benchmark their productivity against U.S. railways which do not experience the same problems. They always say that they are not as productive as U.S. railways. Of course they are not as productive as the UP, for example, in the southern United States. It is virtually impossible to be that productive when you have to deal with snow and -40 degree temperatures. Rails break. They are made out of steel.

Senator Bacon: I think one of you said that unionized railway companies are safer than non-unionized companies. Do you have numbers to back that up? I would like to know how safety is increased by belonging to an union.

Ms Walker: That is something we planned to cover later in our presentation. I could turn to that now, if you would like, and also address the issue of drug and alcohol testing, which is a related issue.

Senator Bacon: Show me where it is in your brief.

Ms Walker: It begins at page 14 of our brief where we deal with union health and safety expertise. The issue of drug and alcohol testing is dealt with at page 12.

Senator Bacon: What is the attitude of the unions toward drug testing programs? Would you enforce it through spot checks or should it be mandatory? My colleagues know that that is my pet question.

Ms Walker: We are opposed to it because drug and alcohol testing only measure consumption. That is of no interest to us. As a fellow worker or a passenger on a train, I have no interest in knowing if someone consumed marijuana a few weeks ago in his spare time. That matters not at all to me because that does not determine whether he might be impaired today. As a member of the public and, perhaps, as a fellow worker, I am interested if someone is impaired. There are many other causes of impairment, however. The point we make immediately after the issue of drug and alcohol testing in our brief is that the major source of impairment in the transportation industry, in particular in trucking, is fatigue. It is a much bigger issue. We would like that issue addressed in a regulatory fashion.

pas obligées de maintenir leur infrastructure en fonction de normes précises, sauf celles établies par la province.

En ce qui concerne vos autres questions, vous avez raison. Les conditions météorologiques au Canada influent beaucoup sur l'état des voies ferrées. Le problème, c'est que les compagnies canadiennes comparent constamment leur productivité à celle des compagnies ferroviaires américaines qui, elles, ne sont pas confrontées aux mêmes problèmes. Elles disent toujours qu'elles ne sont pas aussi productives que les compagnies américaines. Il est évident qu'elles ne sont pas aussi productives que l'UP, par exemple, dans le sud des États-Unis. Il est pratiquement impossible d'atteindre le même niveau de production lorsque vous devez composer avec la neige et des températures de -40 degrés. Les rails se brisent. Elles sont faites d'acier.

Le sénateur Bacon: Un des témoins a laissé entendre que les compagnies ferroviaires dont les employés sont syndiqués sont plus sécuritaires que les compagnies dont les employés ne le sont pas. Avez-vous des chiffres à l'appui de cet argument? J'aimerais savoir comment le fait d'avoir des employés syndiqués influe sur la sécurité.

Mme Walker: C'est un sujet que nous avons l'intention d'aborder plus loin dans notre exposé. Je pourrais en parler maintenant, si vous voulez, et vous entretenir aussi des tests de dépistage de la consommation d'alcool et de drogue, un sujet connexe.

Le sénateur Bacon: Indiquez-moi où cela se trouve dans votre mémoire.

Mme Walker: Nous abordons le sujet à la page 14 de notre mémoire où il est question de la compétence des syndicats en matière de santé et de sécurité. En ce qui a trait au dépistage de la consommation d'alcool et de drogue, nous en parlons à la page 12.

Le sénateur Bacon: Quelle est l'attitude des syndicats à l'égard des programmes de dépistage de la consommation de drogue? Selon vous, le dépistage devrait-il se faire au moyen de contrôles-surprises ou devrait-il être obligatoire? Mes collègues savent que c'est ma question favorite.

Mme Walker: Nous nous y opposons parce que le dépistage de la consommation d'alcool et de drogue ne fait que mesurer la consommation. Cela ne nous intéresse pas. En tant que collègue de travail ou passager à bord d'un train, cela ne m'intéresse pas de savoir si quelqu'un a consommé ou non de la marijuana il y a quelques semaines pendant ses heures de loisir, parce que cela ne me dit pas si sa vigilance risque d'être perturbée aujourd'hui. En tant que membre du public et peut-être en tant que collègue, je suis concerné si la vigilance de quelqu'un est perturbée. La vigilance peut être perturbée pour bien d'autres raisons. Le point que nous faisons ressortir dans notre mémoire tout de suite après avoir parlé du dépistage de la consommation de drogue et d'alcool, c'est que la fatigue est la principale cause de la baisse de la vigilance dans l'industrie du transport, plus particulièrement dans le cas du camionnage. C'est un problème beaucoup plus grave que nous aimerions voir régler par voie de réglementation.

Random alcohol and drug testing is a matter which clearly impinges on human rights. It does nothing to improve health and safety, either of workers or of the general public.

Mr. Secord: In terms of substance abuse, in the United States last year, less than 1 per cent of all those tests came back positive.

Senator Bacon: What about Canadian results?

Mr. Secord: We do not have a federal statute that provides for that.

Mr. Housch: That was in terms of random sampling.

Mr. Secord: If we look at the United States, whose industry is virtually 10 times the size of ours, if they were picking up less than 1 per cent, then that tells you what the need is here in Canada for the same kind of testing. As Ms Walker mentioned, that is not the issue.

Senator Bacon: It is more fatigue, is it?

Mr. Secord: That is the larger issue, yes.

The Chairman: Surely, usage must suggest the possibility of abuse. If you use it once, what difference does it make? If you caught me using it today, maybe I am using it. Perhaps I will use it tomorrow as well. Maybe I will be using it three or four times the day after. All that means is you will not catch me in the next three days. Is not the habitual user of an intoxicating substance of potential risk and danger?

Ms Walker: It is a good question.

The Chairman: Ms Walker holds a very responsible position and she said, "I do not care about it." I wonder if you would address the potential for danger.

Ms Walker: Personally, as a teetotaler, I support prohibition, but I do not think that is an acceptable social position in Canada today. The biggest substance which is abused in our society is alcohol. It is legal, people can consume it the night before and go to work the next day. Really, that is irrelevant to the issue of whether that person is impaired at work.

The Chairman: That was my point.

Ms Walker: My issue is: Is that person impaired at work? We do not support people being impaired at work but I do not care about what people may be consuming in their spare time.

The Chairman: I must say I am alarmed at that.

Mr. Secord: Senator, in response to that, I certainly do not disagree with Ms Walker in that respect. I do have a concern about impairment at work. We support efforts to ensure that that does not happen, but we do not support mandatory drug testing. If you were to look at all of the issues that impact safety on the railway, and who made those decisions for those changes that

Le dépistage de la consommation d'alcool et de drogue au moyen de contrôles-surprises enfreint de toute évidence les droits de la personne. Cet exercice ne permet aucunement d'améliorer la santé et la sécurité tant des travailleurs que du grand public.

M. Secord: En ce qui a trait à l'abus d'intoxicants, aux États-Unis l'an dernier, moins de 1 p. cent de tous ces tests ont été positifs.

Le sénateur Bacon: Qu'en est-il des résultats canadiens?

M. Secord: Nous n'avons pas de loi fédérale en la matière.

M. Housch: Nous parlions d'un échantillonnage au hasard.

M. Secord: Si nous considérons les États-Unis dont l'industrie est presque 10 fois plus importante que la nôtre et où on a répertorié moins de un pour cent d'abus, cela nous donne une idée du besoin que nous avons ici pour le même genre de dépistage. Comme l'a dit Mme Walker, là n'est pas le problème.

Le sénateur Bacon: C'est davantage la fatigue, n'est-ce pas?

M. Secord: En effet, c'est le plus grave problème.

Le président: Je suis sûr que la consommation doit laisser entrevoir la possibilité d'abus. Si vous en consommez une fois, quelle différence cela fait-il? Si vous me preniez sur le fait aujourd'hui, il est possible que je sois un consommateur. J'en prendrai peut-être encore demain et trois ou quatre fois le jour d'après. Tout ce que cela signifie c'est que vous ne m'attraperez pas les trois prochains jours. Le consommateur habituel de «drogues» ne présente-t-il pas un risque et un danger potentiel?

Mme Walker: C'est une bonne question.

Le président: Mme Walker détient un poste comportant de nombreuses responsabilités et elle a dit que cela lui était égal. Je me demande si vous pensez au risque.

Mme Walker: Personnellement, je ne consomme pas de boisson alcoolique et je préconise l'interdiction de l'alcool. Cependant, je ne crois pas que cette prise de position sociale soit acceptable au Canada aujourd'hui. La plus grande substance dont on abuse aujourd'hui dans notre société, c'est l'alcool. C'est un produit légal, les gens qui en consomment la veille peuvent aller travailler le lendemain. Vraiment, cela n'a rien à voir avec la question de savoir si cette personne travaille avec des facultés affaiblies.

Le président: C'est le point que je faisais ressortir.

Mme Walker: Pour moi, l'important est de savoir si cette personne travaille avec des facultés affaiblies? Nous ne sommes pas d'accord pour que les gens viennent travailler avec des facultés affaiblies, mais peu m'importe ce que les gens peuvent consommer dans leurs moments de loisir.

Le président: Je dois dire que cela me fait peur.

M. Secord: Sénateur, en réponse à cela, je ne suis certes pas en désaccord avec Mme Walker à cet égard. Je m'inquiète de la baisse de la vigilance au travail. Nous appuyons les efforts déployés en vue d'empêcher que cela se produise, mais nous ne sommes pas en faveur du dépistage obligatoire de la consommation de drogue. Si vous deviez considérer toutes les

have adversely impacted safety, I would almost suggest that it might be better to test the board of directors of the companies for drugs than the employees. Those are the dummies who made the decisions that are impacting our members every day and killing them. Someone should be testing the people who made those decisions, not our members.

The Chairman: That is hardly a rational response to the dilemma I was dealing with, which had to do with whether or not you consider it a potential danger or risk. I certainly do. I am not disagreeing with what you said. You may be right or you may be entirely wrong. That is an entirely different question.

Is there any statistical information you might have that would help us as to whether or not short line railroads are safer or have more accidents than class 1 systems, or is it too early for that kind of data?

Mr. Secord: It may be premature. I am sure Transport Canada would have some statistics, but Transport Canada could also provide the subcommittee with the experience in the U.S. industry. They should have those figures.

Mr. Housch: We monitor those figures very carefully down in the United States. I am sure we can get that data for you.

The Chairman: Would you make some available to the clerk?

Mr. Housch: Absolutely.

The Chairman: Thank you.

Senator Roberge: I understand from what you said earlier there are, within the corporations, safety and security committees which are composed of management and union employees, for which minutes are taken, of which "to do"s are "to do"s. Am I right in understanding these minutes go to the Ministry of Transport? Could you go through the process?

Mr. Bourrier: In some cases they do. We have a split here. I could make the division this way: We have rail operational safety on one side, and we have occupational, worker, industrial occupational health and safety on the other side. We of the CAW are probably the best example of that split. Many of our membership work in shop locations, and are subjected to similar types of risks and hazards as other workers in auto plants.

Those health and safety committees in our work locations are governed by Part II of the Canada Labour Code and the Canadian Occupational Health and Safety Regulations. They are policed, if you will, or regulated by what was formerly Labour Canada, now Human Resources Development Canada.

On the other side, the rail operational side, we have health and safety committees, again governed by Part II of the Canada Labour Code. However, the regulations that apply are the On-board Train Regulations. Their regulatory body is Transport Canada.

questions qui ont une incidence sur la sécurité dans le secteur des chemins de fer et les personnes qui ont pris ces décisions quant aux changements qui ont nui à la sécurité, j'irais presque jusqu'à dire qu'il vaudrait mieux faire passer des tests de dépistage aux membres des conseils d'administration des compagnies plutôt qu'aux employés. C'est à ces pantins que nous devons les décisions qui se répercutent sur nos membres tous les jours et qui les emportent. Ce sont eux qui devraient être assujettis à des tests de dépistage, pas nos membres.

Le président: Ce n'est pas très rationnel comme réponse à la question que je pose au sujet du danger ou du risque que cela représente. Pour moi, ce danger ou ce risque existe. Je ne conteste pas ce que vous dites. Vous pouvez avoir raison comme vous pouvez vous tromper complètement. Là n'est pas la question.

Avez-vous des données qui nous aideraient à déterminer si les chemins de fer secondaires sont plus sûrs ou si l'on y dénombre plus d'accidents que sur les lignes de chemin de fer de catégorie 1. Est-il trop tôt pour nous fournir ce genre de données?

M. Secord: C'est peut-être prématuré. Transports Canada devrait avoir des chiffres là-dessus. Il devrait sûrement en avoir concernant la situation aux États-Unis et il pourrait vous renseigner à ce sujet.

M. Housch: Nous suivons la situation américaine de très près. Je suis sûr que nous pouvons vous obtenir ces données.

Le président: Pourriez-vous en fournir au greffier?

M. Housch: Bien sûr.

Le président: Je vous remercie.

Le sénateur Roberge: Je crois comprendre d'après ce que vous avez dit plus tôt qu'il existe, au sein des entreprises, des comités de santé et de sécurité composés de représentants de la direction et des syndicats et pour lesquels on rédige des procès-verbaux et on assure vraiment un suivi. Ai-je raison de croire que ces procès-verbaux sont envoyés au ministre des Transports? Pourriez-vous nous expliquer le processus?

M. Bourrier: Ils le sont dans certains cas. Nous faisons ici une distinction. Nous avons d'une part la sécurité opérationnelle des chemins de fer et d'autre part l'hygiène et la sécurité du travail, du travailleur et de l'industrie. Notre syndicat en est probablement le meilleur exemple. Un grand nombre de nos membres travaillent dans des ateliers et sont exposés au même genre de risques et de dangers que d'autres travailleurs dans les usines de montage d'automobiles.

Ces comités de santé et de sécurité sur nos lieux de travail sont régis par la Partie II du Code canadien du travail et par la Réglementation canadienne en matière de santé et de sécurité au travail. Ils sont sous l'autorité réglementante, si vous voulez, de ce qui était auparavant Travail Canada et qui est maintenant Développement des Ressources humaines Canada.

D'autre part, en ce qui a trait à la sécurité opérationnelle des voies ferrées, nous avons des comités de santé et de sécurité qui sont aussi régis par la Partie II du Code canadien du travail. Cependant, c'est le Règlement sur la sécurité et la santé au travail (trains) qui intervient dans ce cas-ci. C'est Transports Canada qui les réglemente.

In answer to the general question, yes, we do have health and safety committees. We have, in my opinion, a pretty good structure. We get a lot of involvement in our health and safety committees, and a lot of identification of risks and hazards emanate from them. Our major complaint is the fact that some of these items and risks that we identify are not acted upon quickly enough and not taken seriously enough.

Senator Roberge: They are not acted upon by whom? The corporation?

Mr. Bourrier: The railway companies.

Mr. Ben Bachl, Local 2213, Air Ontario, Canadian Automobile Workers: If I may add something to that, the health and safety committees can only make recommendations. They are not binding upon the companies.

Senator Roberge: And the minutes do not go to Ministry of Transport for supervision?

Mr. Bachl: They are made available to them but are not necessarily sent to them.

Mr. Secord: The comments on the minutes were made in my summary. Those comments were in direct response to the difficulties we experienced with the collision in Edson, Alberta, in August of last year. The joint committee had made those recommendations to the employer. Transport Canada has an obligation to review those minutes. They are supposed to be regulating and overseeing the operation of the safety committees. Whether they saw those minutes or not or just disregarded them, when that recommendation came out of the joint committee in 1992 to tell CN to put the derail back on where they had removed it, no one did anything about it. CN did not put it back on; they did not listen to the joint committee. Transport Canada did not get involved, for whatever reason. The bigger question about Transport Canada not getting involved revolves around the fact that the TSB had previously made a recommendation to Transport Canada to ensure that those derails were in those places, and there was no action. We ended up with a few dead people as a result of that and, I am sure, some other circumstances. We will not know until the TSB releases their report.

The Chairman: When will that be ready?

Mr. Secord: As I understand it, the draft should be out this month. They are understaffed as well.

Senator Roberge: On another note, what about the inspection process? Could you go through the inspection process briefly?

Mr. Cross: In respect to rail?

Senator Roberge: Deficiencies in rail.

Mr. Housch: That would be my ball. Up until the minimum track standards came in, most track was inspected three times a week, voluntarily by the railway. That has now dropped to two times a week.

Senator Roberge: Was this done by the railway employees?

Pour répondre à la question générale, oui, nous avons des comités de santé et de sécurité dont la structure est assez bonne. La participation est importante au sein de ces comités et nous y signalons beaucoup de risques et de dangers. Ce dont nous nous plaignons surtout, c'est qu'on ne réagit pas assez vite et qu'on ne prend pas assez au sérieux les risques que nous signalons.

Le sénateur Roberge: Qui n'y réagit pas? La société?

M. Bourrier: Les compagnies de chemin de fer.

M. Ben Bachl, section locale 2213, Air Ontario, Travailleurs canadiens de l'automobile: Si je puis ajouter quelque chose à cela, les comités de santé et de sécurité ne peuvent que faire des recommandations. Les compagnies ne sont pas tenues d'y donner suite.

Le sénateur Roberge: Et les procès-verbaux ne sont pas envoyés au ministère des Transports aux fins de supervision.

M. Bachl: On les met à sa disposition, mais on ne les lui envoie pas nécessairement.

M. Secord: Les observations sur les procès-verbaux ont été faites dans mon résumé. Elles découlaient directement des problèmes que nous avons eus lors de la collision qui est survenue à Edson en Alberta, en août dernier. Le comité mixte avait fait des recommandations à l'employeur. Transports Canada est tenu de revoir ces procès-verbaux. Le ministère est censé réglementer et contrôler le fonctionnement des comités de sécurité. Qu'il ait vu ou non ces procès-verbaux ou qu'il n'en ait tout simplement pas tenu compte, lorsque le comité mixte a recommandé au CN en 1992 de remettre en place le dérailleur là où il avait été enlevé, personne n'a rien fait à ce sujet. Le CN ne l'a pas remis en place et n'a pas écouté le comité mixte. Pour une raison quelconque, Transports Canada n'est pas intervenu. Ce qui est plus inquiétant au sujet de l'inaction de Transports Canada, c'est que le BST lui avait déjà recommandé de s'assurer que ces dérailleurs étaient en place, mais rien n'avait été fait. Nous nous sommes ainsi retrouvés avec quelques morts sur les bras et, j'en suis sûr, quelques autres accidents. Pour savoir ce qui s'est passé, nous devons attendre le rapport du BST.

Le président: Quand ce rapport sera-t-il prêt?

M. Secord: Je crois comprendre que l'ébauche devrait être publiée ce mois-ci. Le BST manque lui aussi de personnel.

Le sénateur Roberge: Pour changer de sujet, qu'en est-il du processus d'inspection? Pourriez-vous nous en donner un bref aperçu?

M. Cross: En ce qui concerne les voies?

Le sénateur Roberge: Les défauts de rail.

M. Housch: C'est à moi de jouer. Jusqu'à l'adoption des normes minimales sur les voies ferrées, la compagnie de chemin de fer inspectait volontairement la plupart d'entre elles à raison de trois fois par semaine. On en est maintenant rendu à deux fois par semaine.

Le sénateur Roberge: Est-ce que l'inspection était faite par les employés des chemins de fer?

Mr. Housch: Yes. The foreman of the track used to do his own inspection. It is now done by supervisory personnel. In many circumstances, those supervisory personnel have responsibility for 100 or 150 miles of track inspection two or three times a week. That entails travelling over the track at a slow speed watching for anything that would be unsafe: a broken rail, broken angle bars, bolts missing, defective ties, missing spikes. We feel that these inspections are now being pushed through in a hurry by people who really do not have any position with the company to be able to stand up and say something needs to be done.

On very busy track, they run a track recorder car, track geometry car, over it twice a year, and the rail inspection car runs over it generally once a year. That is for very busy, high-volume, high-gross-tonne-mile tracks.

We have always voiced our concern with the ministers over the years that really the person who should do those inspections is the person who works on that track every day, knows it intimately, knows where the problem areas are, and is responsible for keeping that track in good condition.

What is happening now is that a supervisor is generally patrolling or inspecting three or four territories and then coming back and telling the foreman what work he wants done next. They have taken the whole planning of work out of the hands of the worker and put it into management. That is a policy decision. They saved a lot of money doing that. That was their policy decision, and they elected to do it. Overall, I think their safety will suffer over the long term as a result.

Mr. Cross: In respect to railway equipment, our people do the inspection and the air brakes on trains. The minimum freight car standards and air brake standards called for standing inspections where our trained, apprentice, car inspectors would walk the train and do a visual inspection at the originating station. Let us say that is Vancouver. If it is a transcontinental train, it would again get inspected in Winnipeg. However, when Doug Young deregulated in 1994, he eliminated that. We found that where Transport Canada was doing audits and getting a 6, 7 and 8 per cent defect rate, their audits are now over 20 per cent.

A coal train in Roberts Bank on the lower mainland of B.C. was inspected by Transport Canada February 6. Twenty-four out of the 112 cars were found safety defective. The benchmark they were using was 6 or 7 per cent formerly, the same with the train air brakes. We argue that the resulting increase in derailments is in direct relationship with deregulation.

M. Housch: Oui. Le contremaître de la voie avait l'habitude de faire lui-même sa propre inspection. Cette tâche est maintenant effectuée par le personnel surveillant. Dans bien des cas, ces surveillants doivent inspecter deux ou trois fois par semaine entre 100 ou 150 milles de voies. Pour ce faire, ils doivent se déplacer sur la voie à faible vitesse afin de repérer toute condition dangereuse: un rail ou des éclisses brisés, des boulons et des crampons manquants et des traverses défectueuses. Nous estimons que ces inspections sont à l'heure actuelle faites à la hâte par des gens qui ne détiennent pas vraiment au sein de la compagnie un poste leur permettant d'avoir le courage de dire que des mesures doivent être prises.

Dans le cas des voies très achalandées, on fait circuler deux fois l'an un wagon d'auscultation de la voie, une voiture d'enregistrement de l'état de la voie. Le wagon d'inspection sur rail y circule en général une fois l'an. Cela se fait sur les voies ferrées très achalandées qui supportent un gros volume de tonnes-mille brutes de marchandises.

Nous avons toujours fait valoir au ministère, au fil des ans, que la personne toute désignée pour faire ces inspections est celle qui travaille sur cette voie tous les jours, qui la connaît dans ses moindres détails, qui est au courant des secteurs qui posent problème et qui veille à son bon fonctionnement.

À l'heure actuelle, c'est un supérieur qui patrouille ou inspecte en général trois ou quatre territoires et qui indique au contremaître les prochains travaux qu'il veut voir effectuer. Ils ont retiré au travailleur toute la planification du travail pour la confier à la gestion. C'est une décision politique. Ils épargnent ainsi beaucoup d'argent. C'était leur décision et ils ont choisi d'agir de la sorte. Dans l'ensemble, je crois que la sécurité en souffrira à long terme.

M. Cross: En ce qui concerne le matériel ferroviaire, notre personnel l'inspecte de même que les freins à commande pneumatique à bord des trains. Les normes minimales en ce qui a trait aux wagons à marchandises et aux freins à commande pneumatique exigeaient une inspection du train à l'arrêt. Nos inspecteurs apprentis qualifiés du matériel roulant circulaient dans le train au complet et procédaient à une inspection visuelle à la gare de départ. Disons que c'est Vancouver. S'il s'agit d'un train transcontinental, il serait de nouveau inspecté à Winnipeg. Cependant, lorsque Doug Young a déréglementé en 1994, il a supprimé cette inspection. Nous avons découvert que lorsque Transports Canada faisait des vérifications, il obtenait des taux de défectuosité de 6, 7 et 8 p. 100; les taux obtenus à l'heure actuelle dépassent les 20 p. 100.

Un train transportant du charbon à Roberts Bank dans la vallée du Bas Fraser en Colombie-Britannique a été inspecté par Transports Canada le 6 février. Vingt-quatre des 112 wagons comportaient des avaries compromettant la sécurité. Le point de référence utilisé auparavant par le ministère était de 6 ou 7 p. 100, le même que pour les freins à commande pneumatique des trains. Nous soutenons que la hausse consécutive des déraillements est directement attribuable à la déréglementation.

I worked in a train yard for several years in Winnipeg at Canadian Pacific. There is a dynamic in those train yards that the trains must go at any cost. There is a lot of pressure on managers there. There was a lot of pressure on the workers to turn blind eyes. Once you start closing shops in major locations such as Montreal, which is a major centre — Montreal is a major export port — and you close the Saint-Luc shop for CP and the Taschereau shop for CN and require the repairs to be done outside where it might take five or ten times as long to do minor safety repairs, the pressure is on to leave the car on the train and let it get caught somewhere else. Now, if that train is going to Vancouver, it is travelling across the country with that safety defect and finding itself in a lot of ditches along the way. That is what has been going on.

We updated our tracking graphs in August. With respect to equipment-related derailments, the 1991-95 average compared to 1996 was almost a 90-per-cent increase. Some of that is reflected in changes to the regulations under the TSB act in 1992. It may not be right up to 90 per cent, but it is significant. Something must be done, whether they bring back Justice Grange, if he is still around, or something else. Someone must take a look at the entire situation.

This is affecting the economy now. If rail unions were on strike right now and causing the delays to shipping grain that are going on right now, we would have been legislated back to work five weeks ago; but, absolutely nothing has been done to the railways.

The Chairman: We were told by Canadian Pacific at hearings in Edmonton that rail bed inspections were carried out by computer-equipped cars giving a very accurate readout to the crew as to the condition of the track. I had a sense that that might not be true, the accuracy part of it. Does it not do a good job?

Mr. Housch: It does an excellent job if it is operating correctly at the time. The only difficulty we have seen is that a few times it apparently was set up incorrectly and there were problems with the readouts. Again, the track geometry car only goes over that track once or twice a year.

Senator Roberge: Why is that? Why is it not more often?

Mr. Housch: It is incredibly expensive to operate and buy. With respect to the track geometry car, I think both CN and CP own their own. It has to test track coast to coast. I am not even sure how many they have. There may be more. Do not quote me on that.

J'ai travaillé plusieurs années à Winnipeg dans un parc à matériel roulant du Canadien Pacifique. Dans ces parcs, la dynamique est telle que les trains doivent partir à n'importe quel prix. La pression était énorme pour les gestionnaires. De fortes pressions étaient exercées sur les travailleurs pour qu'ils ferment les yeux. Lorsque l'on commence à fermer des ateliers dans des villes importantes comme Montréal — qui est un grand port d'exportation —, comme l'atelier Saint-Luc pour le CP et l'atelier Taschereau pour le CN, et que l'on exige que les réparations soient effectuées à l'extérieur où des réparations de sécurité mineures pourraient prendre de cinq à dix fois plus de temps, la tentation est alors forte de ne pas retirer le wagon du convoi et de laisser à quelqu'un d'autre le soin de le faire ailleurs. Si ce train se rend à Vancouver, il traverse le pays avec ce problème de sécurité, et il déraile à plusieurs reprises en cours de route. C'est ce qui se produit.

Nous avons mis à jour en août nos graphiques de tracé des voies. En ce qui concerne les déraillements attribuables au matériel, nous constatons en 1996 une augmentation de presque 90 p. 100 par rapport à la moyenne entre 1991 et 1995. Une partie de celle-ci est attribuable aux changements apportés aux règlements d'application de la Loi sur le Bureau de la sécurité des transports en 1992. Il ne s'agit peut-être pas 90 p. 100, mais il n'en reste pas moins que la hausse est importante. Il faut faire quelque chose, qu'il s'agisse de ramener le juge Grange, s'il est toujours aux alentours ou quelqu'un d'autre. Quelqu'un doit examiner la situation.

Cela se répercute présentement sur l'économie. Si les cheminots étaient en grève à l'heure actuelle et étaient la cause des retards dans l'expédition des céréales, une loi aurait été votée pour que nous retournions au travail il y a cinq semaines. Toutefois, absolument rien n'a été fait.

Le président: Des représentants du Canadien Pacifique nous ont dit à Edmonton que l'inspection des rails se faisait au moyen de wagons équipés d'ordinateurs qui donne de l'information très précise à l'équipage sur la condition des voies. J'avais l'impression que cela n'était peut-être pas vrai, je veux parler de l'exactitude des données. N'effectuent-ils pas un travail sérieux?

M. Housch: Un wagon de ce genre fait un excellent travail si l'ordinateur fonctionne bien au moment de l'inspection. Le seul problème que nous avons constaté c'est qu'il est arrivé à quelques reprises qu'il ait apparemment été mal réglé et que des choses n'allaient pas avec les données. Je le répète, les voitures d'enregistrement de l'état des voies ne circulent sur les voies qu'une ou deux fois par année.

Le sénateur Roberge: Pourquoi en est-il ainsi? Pourquoi n'y circulent-elles pas plus souvent?

M. Housch: Un wagon de ce genre coûte extrêmement cher tant en ce qui a trait à son utilisation qu'à l'achat. Je crois que le CN et le CP possèdent leur propre voiture d'enregistrement de l'état des voies. Elle doit vérifier la voie d'un océan à l'autre. Je ne suis même pas sûr du nombre que les compagnies possèdent. Elles en ont peut-être davantage. Ne répétez pas ce que je viens de vous dire là-dessus.

Rail testing is done by a U.S. company generally.

Senator Roberge: Is that because there are no Canadian companies?

Mr. Housch: Yes. I believe that no Canadian company does that work.

They also do not do that on tracks that do not have high volumes and tracks that do not have over a certain amount of gross-tonne miles every year. The cutting point for inspections is the number of gross-tonne miles hauled over the track. Generally over the main track, they will look at it very carefully a couple of times a year. In between that, these inspections are done by a supervisor.

Ms Walker: This next section on firefighters and emergency response crews speaks mostly to the issue of rail safety. Firefighters and other public emergency crews must have the right to know in detail about the hazards of dangerous goods which are transported, especially by rail, since that is where the volume-related risks occur. In the case of derailment, it is our members and firefighters, as well as the public, who are at risk.

A central registry should be set up, fully accessible by telephone and computer, so that everyone concerned can be fully knowledgeable of the hazards they must face. The placard required by the Transportation of Dangerous Goods Act would be the trigger for those affected to contact the central registry to find out more information. There should be a requirement for immediate filing of vehicle contents information in the central database by the shipper or carrier. It would make sense to us to have this registry set up through the Canadian Centre for Occupational Health and Safety in Hamilton since they are the most advanced health and safety information system in the country, as well as having both a federal mandate and tripartite representation.

Transport Canada's CANUTEC presently fields about 25,000 calls a year, of which 1,000 they consider emergencies. They provide information about chemical properties and response information based on the questioner's knowledge obtained from placarding and shipping documents which list chemicals by category or number code. There is an urgent need for a better, more comprehensive system.

Compared with rail, trucks are subsidized by the taxpayers to a much greater degree through the publicly funded highway system. The trucking industry and the trucks they service do not pay for their impact on road repair — one 35,000-kilogram truck has the same impact on a road as 99,600 cars; congestion — just-in-time production has put a great deal of inventory into the "warehouses on wheels"; or pollution — rail uses one-third to one-ninth of the fuel that trucks use. Huge pot holes on major transportation routes, such as the high-speed 400-series highways in Ontario, are threats to public safety.

Quant à l'auscultation des rails, c'est une compagnie américaine qui s'en occupe en général.

Le sénateur Roberge: Est-ce parce qu'il n'y a pas d'entreprises canadiennes?

M. Housch: Oui. Je crois qu'il n'y en a aucune qui effectue ce travail.

L'auscultation ne se fait pas sur les voies à faible volume ni sur les voies qui ne supportent pas au-delà d'un certain nombre de tonnes-mille brutes par année. Le point critique pour les inspections est le nombre de tonnes-mille brutes transportées sur la voie. De façon générale la voie principale est inspectée deux ou trois fois par année. Dans l'intervalle, c'est un superviseur qui fait ces inspections.

Mme Walker: La section suivante sur les pompiers et les équipes d'intervention d'urgence traite surtout de la question de la sécurité des voies. Les pompiers et d'autres équipes d'intervention d'urgence doivent avoir le droit de connaître en détail les risques que représentent les marchandises dangereuses qui sont transportées, surtout par train, puisque c'est là que se posent les risques associés au volume. En cas de déraillement, ce sont nos membres, les pompiers de même que le grand public qui sont en danger.

Il faudrait constituer une base de données centrale, entièrement accessible par téléphone et par ordinateur, afin que toutes les personnes concernées puissent être bien au courant des dangers qui les menacent. La plaque-étiquette de danger exigée par la Loi sur le transport de marchandises dangereuses devrait inciter les personnes touchées à communiquer avec le fichier central pour obtenir davantage d'informations. Il faudrait exiger de l'expéditeur et du transporteur qu'ils inscrivent immédiatement dans la base de données centrale les renseignements sur le contenu du véhicule. Il nous semblerait logique que ce fichier soit établi par l'entremise du Centre canadien d'hygiène et de sécurité au travail à Hamilton vu qu'il dispose du système d'informations le plus perfectionné au pays, qu'il est sous mandat fédéral et que la représentation y est tripartite.

Le Centre canadien d'urgence transport de Transports Canada répond à environ 25 000 appels par année dont 1 000 qu'il considère comme des urgences. Le centre donne des renseignements sur les propriétés chimiques et répond au demandeur à partir des renseignements obtenus par ce dernier sur les plaques-étiquettes et les documents d'expédition qui énumèrent les produits chimiques par catégorie ou numéro de code. Nous avons besoin de toute urgence d'un système amélioré et plus polyvalent.

Contrairement aux trains, les camions sont, dans une large mesure, subventionnés par les contribuables par le biais du réseau routier public. L'industrie du camionnage ne paie pas pour les dommages qu'elle cause aux routes — un camion de 35 000 kilogrammes cause autant de dommages que 99 600 voitures; les embouteillages qu'elle crée — la production au moment adéquat a pour effet d'entraîner la création «d'entrepôts sur roues»; ou la pollution qu'elle occasionne — les trains utilisent entre un tiers et un neuvième du carburant que consomment les camions. Les nids-de-poule géants qu'il y a sur

Funding cutbacks to highway maintenance means that these truck-caused hazards endanger all those who use these major highways. Truck-caused congestion, especially on the 400-series highways, threatens public safety when their trucks are poorly maintained. The combined carbon monoxide emissions from so many vehicles on the roads, both trucks and automobiles, which are on the roads longer as a result of congestion, is a major contributor to climate change and global warming. Other emissions such as oxides of nitrogen and sulphur dioxide cause smog which increase rates of respiratory disease and environmental damage.

As a result of deregulation, there are far too many trucks on the road, which means excess capacity and cut-throat rates. These lead, in turn, to taking shortcuts with maintenance, which creates a threat to public safety. Worn brakes, shoddy steering and, most notoriously, wheels which fall off trucks on the 401 are major concerns. Many truck drivers, as well as the public, are concerned about the possibility of the dangerously large trucks being licensed in the U.S. as a result of their deregulated trucking industry spreading to Canada. Saskatchewan has allowed these three-trailer highway rigs for about a year. No other province should be allowed to permit such dangerous highway trains.

We support the 1993 recommendation of the National Transportation Agency Review Commission which said that federal and provincial transportation ministers should direct officials to investigate accidents involving straight trucks of more than five tonnes and to come up with corrective measures. We also support the NTARC recommendation that the federal transport minister should appoint a senior representative to head up a working group to resolve inconsistencies in regulation, interpretation and enforcement of extra-provincial trucking. As well, there should be a national database that can be updated and accessible to government officials and to the public.

Under NAFTA, a proposal exists to establish super transportation corridors for trucks to enter Canada from the United States and Mexico. We believe we have enough unsafe trucks on the road without adding American and Mexican vehicles or without having appropriate truck safety standards in place.

Trucks give the advantage of flexibility on shorter hauls, but there should be intermodal cooperation with rail for longer hauls. Nowhere are other drivers more at risk as is a truck driver from fatigue. We have a number of recommendations on this issue, which are found below in the section entitled "Fatigue".

I would like to introduce Edward Tory, one of our national representatives located in Ottawa. He is familiar with the trucking industry if there are any questions on that area.

les grandes autoroutes, comme les autoroutes de la série 400 en Ontario, constituent une menace pour la sécurité publique.

La diminution des dépenses consacrées à l'entretien des routes a pour effet d'exposer tous les usagers des autoroutes à des dangers. Les engorgements créés par les camions, surtout sur les autoroutes 400, menacent la sécurité du public, surtout si les camions sont mal entretenus. Le monoxyde de carbone qui se dégage des nombreux véhicules, c'est-à-dire les camions et les automobiles, pris dans les embouteillages contribue pour beaucoup aux changements climatiques et au réchauffement de la planète. Les émissions de dioxyde d'azote et de dioxyde de soufre produisent du smog qui, lui, entraîne une hausse des maladies respiratoires et cause du tort à l'environnement.

Il y a beaucoup trop de camions sur nos routes à cause de la déréglementation. Cela entraîne un excédent de capacité et une concurrence sauvage. L'entretien est négligé, et la sécurité du public se trouve à son tour compromise. Les freins usés, les directions défectueuses et, plus important encore, les roues qui se détachent des camions sur la 401 constituent des sources de préoccupations majeures. De nombreux camionneurs, et le public en général, craignent que la déréglementation de l'industrie du camionnage américaine n'entraîne une hausse du nombre de poids lourds enregistrés aux États-Unis. La Saskatchewan permet depuis un an environ aux trains triples de circuler sur ses routes. On devrait interdire aux autres provinces de faire la même chose.

Nous appuyons la recommandation qu'a formulée en 1993 la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux, qui a proposé que le ministre des Transports et les ministres provinciaux responsables du camionnage donnent instruction à leurs fonctionnaires compétents de faire enquête en vue de déterminer les causes de l'augmentation du nombre d'accidents impliquant des camions non articulés de cinq tonnes et de prendre les mesures correctives qui s'imposent. La commission a également recommandé que le ministre des Transports nomme un haut représentant à la tête d'un groupe de travail chargé d'uniformiser la réglementation sécuritaire du camionnage extra-provincial, ainsi que son interprétation et application. De plus, une base de données pancanadienne devrait être créée à l'intention des fonctionnaires et du public.

L'ALÉNA prévoit l'établissement d'immenses couloirs de circulation pour les camions qui arrivent des États-Unis et du Mexique. Nous estimons avoir déjà suffisamment de camions dangereux sur nos routes; nous n'avons pas besoin de véhicules américains et mexicains qui ne répondent pas à des normes de sécurité adéquates.

Les camions s'avèrent plus pratiques pour les transports sur courtes distances. Toutefois, il devrait y avoir une certaine collaboration avec les chemins de fer pour les transports sur longues distances. Le camionneur qui souffre de fatigue s'expose à de très grands risques. Nous formulons plusieurs recommandations à ce sujet sous la rubrique intitulée «Fatigue».

J'aimerais vous présenter M. Edward Tory, un de nos représentants nationaux en poste à Ottawa. Il connaît bien l'industrie du camionnage. Donc, si vous avez des questions à ce sujet, il pourra y répondre.

If not, I will move on to airline safety.

Open skies have left the airline industry with less incentive to be concerned about airline safety. Deregulation made it easier for new carriers to come into the market. New entrants, however, lack safety expertise and are under intense pressure to compete against the larger, established carriers. They are tempted to cut safety measures in order to meet immediate demands. The cut-throat competition in the industry cannot help but compromise safety. Veteran carriers such as Air Canada and Canadian Airlines are under intense competition from new carriers with no established safety record who offer ever lower prices on the same routes. There is pressure to cut corners. With government regulators telling us “we are being told to get out of the government business,” who will assure that safety requirement regulations are being enforced?

The crash of the Air Ontario flight at Dryden raised public awareness of airline safety. The commission of inquiry attributed unsafe practices to the competitive pressures of deregulation. Maintenance was contracted out to reduce costs and new aircraft were brought in without proper staff training. Yet, more than six years later, Dryden has seen cuts in the emergency response units at the airport. Other airports have faced similar cuts. The government is also in the process of commercializing the major airports across Canada, further reducing the government’s responsibility for safety.

We should heed the words of Mr. Justice Virgil Moshansky. In his final report about the Dryden crash, the learned jurist said that:

After more than two years of intensive investigation and public hearings, I have concluded that this accident did not just happen by chance — it was allowed to happen.

Flight attendants do more than serve coffee. Their real job is to keep passengers alive. If a plane crashes, will passengers get out before they are overcome by smoke or heat? That may depend on there being enough flight attendants for a safe evacuation. A safe number is one flight attendant for every 40 passengers. This has been the Canadian standard for over 20 years; however, the government bowed to pressure to lower the number of flight attendants on Canadian aircraft of one for every 50 seats.

Special exemptions for fewer flight attendants have already been given to Air Canada’s Canadair, Regional Jet and some flights on Air BC, without regard for the CARAC — Canadian Aviation Regulation Advisory Council — process. The only purpose to lowering the number of flight attendants is to save the airlines money. We object to any lowering of this important safety standard.

Sinon, je vais passer à la sécurité aérienne.

L’accord «Cielles ouverts» a eu pour effet, dans l’industrie aérienne, de reléguer la question de la sécurité au second plan. Grâce à la déréglementation, il est plus facile pour les nouveaux transporteurs d’avoir accès au marché. Les nouveaux arrivants, toutefois, manquent de compétence dans le domaine de la sécurité et font face à des pressions énormes alors qu’ils doivent rivaliser avec les transporteurs plus gros et bien établis. Ils sont tentés de réduire les mesures de sécurité pour répondre à la demande immédiate. Cette concurrence sauvage dans l’industrie ne peut que compromettre la sécurité. Les transporteurs bien établis comme Air Canada et Canadien International font face à une vive concurrence de la part des nouveaux transporteurs dont la cote de sécurité laisse à désirer et qui offrent des prix encore plus bas sur les mêmes lignes. On cherche par tous les moyens à faire des économies. Si les organismes gouvernementaux de réglementation nous disent, «nous devons abandonner ce secteur d’activité», qui veillera à ce que les règlements de sécurité soient respectés?

L’écrasement d’un avion de la compagnie Air Ontario à Dryden a sensibilisé le public à la question de la sécurité aérienne. La commission d’enquête a expliqué que l’utilisation de pratiques dangereuses était attribuable aux pressions qu’exerce la déréglementation sur la concurrence. L’entretien des avions a été confié à des sous-traitants pour réduire les coûts, et de nouveaux avions ont été mis en service, sans donner au personnel une formation adéquate. Or, plus de six ans après la tragédie, les unités d’intervention d’urgence à l’aéroport de Dryden ont été réduites. D’autres aéroports ont fait face à des coupures similaires. Le gouvernement est également en train de commercialiser les principaux aéroports au Canada, réduisant ainsi encore plus sa responsabilité dans le domaine de la sécurité.

Nous devrions suivre les conseils du juge Virgil Moshansky. Dans son rapport final sur l’écrasement de Dryden, l’éminent juge a déclaré:

Après plus de deux ans d’enquêtes et d’audiences publiques poussées, je suis arrivé à la conclusion que cet accident n’est pas dû au hasard — toutes les conditions étaient réunies pour qu’il arrive.

Les agents de bord ne font pas que servir le café. Leur travail consiste à garder les passagers en vie. Lorsqu’un avion s’écrase, est-ce que les passagers parviennent à sortir de l’appareil avant que la fumée ou la chaleur ne deviennent trop intenses? Tout dépend s’il y a suffisamment d’agents de bord pour évacuer les passagers en toute sécurité. Il devrait y avoir un agent de bord pour 40 passagers. C’est la norme qui existe au Canada depuis plus de 20 ans. Toutefois, le gouvernement, cédant aux pressions, a ramené ce nombre à un agent pour 50 passagers.

Des exemptions spéciales à la règle ont déjà été accordées à la compagnie Canadair, d’Air Canada, pour le Regional Jet, et dans le cas de certains vols d’Air BC, sans tenir compte du processus du CCRAC — le Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne. On réduit le nombre d’agents de bord dans le seul but de permettre aux compagnies aériennes d’économiser de l’argent. Nous sommes contre tout assouplissement de cette norme importante.

We are concerned, as well, about the transportation of dangerous goods since the baggage handled by our members may contain hazardous substances. They are at the mercy of the honesty of the passenger.

I would like to introduce Mr. Ben Bachl from Local 2213. He is an engineer who maintains and inspects aircraft for Air Ontario and worked on the Dryden plane that unfortunately crashed.

Mr. Bachl: As was explained in the dossier, the Dryden crash was not something that was just an accident; it was a recipe. The aircraft was brought in. The management had gone on the training course; the workers had not been. The aircraft was released by management personnel, and obvious defects had been overlooked for the sake of cost-saving and company prestige.

The other point I should like to bring out is that if that aircraft had been a Canadair jet or a Dash-8 300 series, there would have only been one flight attendant on that aircraft when it went down. Only one crew member survived the crash and helped many of the passengers who survived out of that aircraft.

I found it very difficult when this government lowered our standard to the standards of the U.S. and other countries. Other countries had looked at Canada's aviation safety, and we, by far, have had the safest aviation record and been the pinnacle for the world. Yet, we lower our standards instead of having them bring their standards up to ours. That is a great concern.

Another concern is the reduction of firefighting at the airports. If there is a crash at an airport and if it is not attended to within five minutes and there is a fire, there will be nothing left of the aircraft. Aluminium burns rather quickly. If you have seen the footage from crashes in the United States — and there are very good firefighting facilities there — there is not much left even when the firefighting is available. Yet, we will reduce ours. There will not be anything but bodies and burnt grass. I have a major concern over that as well.

The Chairman: No one has ordered me to do what I am about to do now, but we must return to the chamber for two o'clock. I will ask members of the committee if we could append, as read, the balance of your brief to today's committee proceedings.

Senators, perhaps we could spend the next few minutes asking questions of our witnesses.

Senator Adams: When the committee met in the west before Christmas, we heard witnesses from chemical companies that transport their goods across Canada. They told us that when they move dangerous goods, they alert local fire fighters and police along the way. I do not think CN has any policy like that for transporting dangerous goods on the railway. Perhaps you are more familiar with that. Does Transport Canada have such a policy?

Le transport de marchandises dangereuses constitue également pour nous une source de préoccupations. En effet, les bagages des passagers peuvent contenir des substances dangereuses. Nos membres doivent donc compter sur l'honnêteté des gens.

J'aimerais maintenant vous présenter M. Ben Bachl, de la section locale 2213. Il est ingénieur et il s'occupe de l'entretien et de l'inspection des avions chez Air Ontario. Il a participé à l'enquête sur l'écrasement de Dryden.

M. Bachl: Comme on l'a mentionné, l'écrasement de Dryden n'était pas un simple accident. Toutes les conditions étaient réunies pour qu'il se produise. La direction avait suivi le cours de formation, mais pas les employés. Elle en avait autorisé la mise en service, et des défauts évidentes avaient été négligés pour économiser de l'argent et sauvegarder le prestige de la compagnie.

Je tiens également à ajouter que si cet avion avait été un jet de Canadair ou un Dash-8 de la série 300, il n'y aurait eu qu'un seul agent de bord dans cet avion au moment de l'écrasement. Or, seul un membre de l'équipage a survécu, et il a aidé de nombreux passagers à sortir de l'avion.

J'ai eu beaucoup de difficulté à accepter que le gouvernement abaisse nos normes pour qu'elles correspondent à celles des États-Unis et d'autres pays. Le système de sécurité aérienne du Canada a servi de modèle à d'autres pays. Nous affichons, de loin, le meilleur dossier en matière de sécurité. Or, nous abaissons nos propres normes au lieu d'obliger les autres pays à renforcer les leurs. Cette question est très préoccupante.

La réduction des services d'incendie aux aéroports soulève également des inquiétudes. Si un écrasement d'avion se produit, que l'équipe d'intervention met plus de cinq minutes à arriver sur les lieux et qu'un incendie éclate, il ne restera plus rien de l'avion. L'aluminium brûle rapidement. Si vous avez vu les séquences filmées d'écrasements survenus aux États-Unis — et ils disposent d'excellents moyens d'intervention là-bas —, vous avez eu l'occasion de constater qu'il ne reste pas grand chose après un incendie, malgré les moyens qui existent. Or, nous allons réduire les services que nous offrons à ce chapitre. Il ne restera plus que des corps et de l'herbe brûlée après un écrasement. Cette question nous préoccupe beaucoup.

Le président: Personne ne m'a donné d'instructions, mais nous devons être présents à la Chambre à 14 heures. Je me demande si nous ne pourrions pas annexer le reste du mémoire, comme s'il avait été lu, aux délibérations d'aujourd'hui.

Nous pourrions peut-être profiter des minutes qui nous restent pour poser des questions à nos témoins.

Le sénateur Adams: Quand le comité s'est rendu dans l'Ouest avant Noël, il a rencontré des représentants de fabricants de produits chimiques qui assurent le transport de leurs produits dans toutes les régions du Canada. Ils nous ont dit que lorsqu'ils transportent des matières dangereuses, ils avertissent les services d'incendie et les services policiers locaux. Je ne crois pas que le CN ait adopté une politique similaire pour le transport des marchandises dangereuses. Vous en savez peut-être plus à ce sujet. Est-ce que Transports Canada a une politique comme celle là?

Mr. Bourrier: We have what is referred to in the industry as "go teams". They are dangerous commodity emergency teams. I mentioned earlier that at small points we have only a token handful for inspection and emergency purposes, and that is what I meant by the emergency purposes. The go teams attend to dangerous commodities accidents and particularly releases. They are trained in self-contained breathing apparatus and in procedures with the cars. However, the number of locations where these teams are, and the number of people on these teams, has been reduced. At Thunder Bay, moral was so bad due to the reductions that they could not get anyone to join the team, and the supervisors had to man the team.

If you want a good, solid, operational team, you have to have fairly high morale. Like anything else where there is immediate threat to your life, you have to pull together. It is not a good situation. The supervisors already have many miles to cover under the management regimes within the railway, and they really cannot become experts in that field.

That is the situation the railways are in, but they do have these go teams. They have such large territories to cover that their effectiveness is hindered by the time it would take them to get there in order to effect a repair or control a situation.

Of course, they rely on the municipal fire departments and whatever exists provincially to aid them. Sometimes, in the case of derailment, the derailed cars may be off the railway right-of-way and on private, municipal or provincially owned land.

Senator Adams: The chemical companies have aircraft. Perhaps they could use them to assist in dealing with a spill to contain contamination. Does CN not communicate with the chemical companies when something happens on the railway?

Mr. Bourrier: That will happen. The company which produces a particular chemical or substance has the true expertise in that area and, depending on the situation, they very well may be called in immediately.

The Chairman: We would like very much to have each of you back, perhaps in March. Now that we have your briefs, we could start immediately with questions. You have raised many questions in our minds.

Would that be possible, Ms Walker?

Ms Walker: We would be pleased to do that.

The Chairman: Thank you very much. Your presentation was very enlightening.

The committee adjourned.

M. Bourrier: Nous avons dans l'industrie des équipes d'intervention qui se rendent rapidement sur les lieux d'accidents lorsque des marchandises dangereuses sont en cause. J'ai dit plus tôt qu'à certains endroits, nous n'avons qu'une petite équipe d'inspection et d'intervention. Ces équipes font enquête lorsqu'il y a des accidents et surtout des déversements qui mettent en cause des marchandises dangereuses. Elles sont équipées d'appareils respiratoires autonomes et savent comment manipuler les wagons. Toutefois, le nombre d'équipes d'interventions a été réduit. À Thunder Bay, le moral était tellement bas à cause des coupures qui avaient été effectuées que les superviseurs n'arrivaient pas à recruter des gens pour l'équipe. Ils ont donc été obligés de faire eux-mêmes le travail.

Pour avoir une équipe solide, efficace et opérationnelle, il faut que le moral soit très bon. Comme dans n'importe quelle situation, lorsque votre vie est en danger, vous devez joindre vos efforts. Les superviseurs ont déjà de nombreux milles à parcourir dans le cadre du programme de gestion qui s'applique aux chemins de fer, et ils ne peuvent pas vraiment se spécialiser dans ce domaine.

C'est la situation dans laquelle se trouvent les compagnies ferroviaires, mais elles peuvent compter sur ses équipes d'intervention. Les territoires qu'elles doivent couvrir sont très vastes et comme elles mettent beaucoup de temps à arriver sur les lieux d'un accident, elles ne peuvent effectuer les réparations qui s'imposent ou maîtriser une situation de manière efficace.

Évidemment, elles comptent sur les services d'incendie municipaux et les services d'intervention provinciaux pour les aider. Parfois, lorsqu'il y a un déraillement, les wagons finissent par aboutir sur un terrain privé, ou encore sur un terrain qui appartient à la municipalité ou à la province.

Le sénateur Adams: Les fabricants de produits chimiques ont des avions. Ils pourraient peut-être s'en servir pour intervenir lorsqu'il y a un déversement. Le CN ne communique-t-il pas avec eux lorsqu'un incident se produit?

M. Bourrier: Il le fait à l'occasion. La compagnie qui fabrique un produit chimique particulier est celle qui possède les vrais compétences dans ce domaine et, suivant la situation, elle peut être appelée à intervenir immédiatement.

Le président: Nous aimerions vous rencontrer de nouveau, peut-être en mars. Comme nous avons vos mémoires, nous pourrions commencer immédiatement avec les questions. Nous en avons beaucoup à vous poser.

Est-ce que cela serait possible, madame Walker?

Mme Walker: Ce serait un plaisir pour nous de revenir.

Le président: Merci beaucoup. Votre exposé était très intéressant.

La séance est levée.

APPENDIX 6050-2.35/SS-6, "1"

Trucking Industry

Compared with rail, trucks are subsidized by the taxpayers to a much greater degree through the publicly funded highway system. The trucking industry and the trucks they service do not pay for their impact on road repair (one 35,000 kilogram truck has the same impact on a road as 9,600 cars); congestion (Just-in-Time production has put a great deal of inventory into the 'warehouses on wheels'); or pollution (rail uses one-third to one-ninth the fuel that trucks use). Huge potholes on major transportation routes such as the high speed 400 series highways in Ontario are threats to public safety. Funding cutbacks to highway maintenance mean that these truck caused hazards endanger all those who use these major highways. Truck-caused congestion, especially on the 400 series highways, threaten public safety when the trucks are poorly maintained. The carbon dioxide emissions from so many vehicles on the roads, both trucks and automobiles which are on the roads longer as a result of congestion, is a major contributor to climate change (global warming). Other emissions such as oxides of nitrogen and sulphur dioxide cause smog which increase rates of respiratory disease and environmental damage.

As a result of deregulation there are far too many trucks on the road which means excess capacity and cut-throat rates. These lead in turn to taking shortcuts with maintenance which creates a threat to public safety. Worn brakes, shoddy steering, and, most notoriously wheels which fall off trucks on the 401, are major concerns. Many truck drivers as well as the public are concerned about the possibility of the dangerously large trucks that are being licensed in the U.S. as a result of their deregulated trucking industry, spreading to Canada. Saskatchewan has allowed these three trailer highway rigs for about one year. No other province should be allowed to permit such dangerous 'highway trains'.

We support the 1993 recommendation of the National Transportation Agency Review Commission which said that federal and provincial transportation ministers should direct officials to investigate accidents involving straight trucks of more than five tonnes and to come up with corrective measures. We also support the NTARC recommendation that the federal transport minister should appoint a senior representative to head up a working group to resolve inconsistencies in regulation, interpretation and enforcement of extra provincial trucking. As well, there should be a national database that can be updated and accessible to government officials and to the public. Under NAFTA, a proposal exists to establish super transportation corridors for trucks to enter Canada from the United States and Mexico. We believe we have enough unsafe trucks on the road without adding American and Mexican vehicles and without having appropriate truck safety standards in place.

Trucks give the advantage of flexibility on shorter hauls but there should be inter-modal cooperation with rail for longer hauls.

Nowhere are other drivers more at risk as is the truck driver him/herself than from fatigue. We have a number of recommendations on this issue which are found below in the section "Fatigue".

Airline Safety

Open skies have left the airline industry with less incentive to be concerned about airline safety. Deregulation made it easier for new carriers to come into the market. New entrants, however, lack safety experience and are under intense pressure to compete against the larger established carriers. They are tempted to cut safety measures in order to meet immediate demands. The cutthroat competition in the industry cannot help but compromise safety. Veteran carriers such as Air Canada and Canadian Airlines are under intense competition from new carriers with no established safety record who offer ever lower prices on the same routes. There is pressure to cut corners. With government regulators telling us "we're being told to get out of the government business", who will ensure that safety requirements regulations are being followed?

The crash of the Air Ontario flight at Dryden raised public awareness on airline safety. The Commission of Inquiry attributed unsafe practices to the competitive pressures of deregulation: Maintenance was contracted out to reduce costs and new aircraft were brought in without proper staff training. Yet, more than six years later, Dryden has seen cuts in the emergency response units at the airport. Other airports have faced similar cuts. The government is also in the process of commercializing the major airports across Canada, further reducing the government's responsibility for safety. We should heed the words of Mr. Justice Virgil Moshansky in his final report about the Dryden crash:

"After more than two years of intensive investigation and public hearings, I have concluded that this accident did not just happen by chance - it was allowed to happen."

Flight attendants do more than serve coffee. Their real job is to keep passengers alive. If a plane crashes, will passengers get out before they are overcome by smoke or heat? That may depend on there being enough flight attendants for a safe evacuation. A safe number is one flight attendant for every 40 passengers. That has been the Canadian standard for over 20 years. But the government bowed to pressure to lower the number of flight attendants on Canadian aircraft of one for every 50 seats. Special exemptions for fewer flight attendants have already been given to Air Canada's Canadair Regional Jet and some flights on Air BC without regard for the CARAC (Canadian Aviation Regulation Advisory Council) process. The only purpose to lowering the number of flight attendants is to save the airlines money. We object to any lowering of this important safety standard.

We are concerned as well about the transportation of dangerous goods since the baggage handled by our members may contain hazardous substances. They are at the mercy of the honesty of the passengers.

Armoured Cars

Our member in the armoured car industry work for Brinks and Loomis in Ottawa. Concerning their own health and safety, they are covered by Part 2 of the *Canada Labour Code* and its regulations as are most armoured car workers. Our members have been extremely concerned about the lack of industry specific regulatory requirements for their safety and the safety of the public. They carry firearms but there is no specific requirement for them to be adequately trained. Many of our members receive only the barest minimum of training which allows them to carry a weapon. Yet our members carrying large amounts of money from establishments as diverse as banks and bingo halls may be robbed. By contrast, police officers do not carry money. Yet police officers receive extensive weapons training including when and how to use force and how to retain their weapon.

The new *Firearms Regulations*, once passed, will enable the Chief Firearms Officer to require training for all who carry a gun as a job requirement. These provincial officials, however, need the political will to insist that adequate training be provided. Several years ago, a fleeing suspect

was shot and killed by an armoured car worker in British Columbia. The suspect he killed could just as easily have been a member of the public. The armoured car worker was exonerated of wrong-doing since he had received no training. In response, the B.C. Justice Institute developed a two week training program for armoured car workers which should be required nation-wide. As well, a new statute for armoured car workers may be introduced into the British Columbia legislature this year which should, as well, provide for safety for both the workforce and the public. We need these requirements stipulated across the country.

Staffing levels for armoured car workers are critical for ensuring public safety. Two person crews are unsafe; three person crews are less so. In a two person crew there is a driver of the armoured vehicle and a person to carry the money. Drivers are instructed that they must in no circumstances leave their vehicle. The reason, of course, is to protect the money in the armoured car. On two person crews there is no guard. Without a guard, the person carrying the money is at risk as are members of the public from the criminals who may rob him or her. If a robbery takes place, drivers are under orders from the companies to drive away in order to protect the money already in the armoured car. There is no one to protect the person who may be down on the ground with a gun to their head, carrying a bag of money. If the criminals shoot at the retreating armoured vehicle, members of the public are at risk. Three person crews *must* be required on all armoured cars. This has been done in Quebec. It should be done across the country.

We submit that there should be an industry specific armoured car regulation promulgated under the provisions of Part 2 of the *Canada Labour Code*. It should be drafted in consultation with workers in the armoured car industry to ensure their safety and the safety of the public.

Marine Safety

Our members who work on ships and boats are very concerned about a downward trend toward protecting their safety.

The decision by the federal government to abandon staffing of light stations is of particular concern to our members on both coasts. Automatic light stations do not provide the same reliable weather information of a staffed light station nor can they provide rescue capability.

Safety equipment and education and training are critical to ensuring our members on board ships, ferries and boats are protected as well as the passengers they transport. Our members in Newfoundland and Labrador have developed the comprehensive Lifeline program and Marine Emergency Duties programs that cover such important issues as flotation equipment and hypothermia, flare demonstration, fire at sea, navigational requirements, radio communications, stability, search and rescue and weather. Programs like these and the equipment they describe should be mandatory for those who work on boats, ships and ferries.

Drug and Alcohol Testing

We completely oppose mandatory random drug and alcohol testing. This U.S. labour relations import has become popular within corporations since the Exxon Valdez incident, as part of a due diligence defence in the case of liability lawsuits. It has been determined to be completely illegal in Canada by the Supreme Court, the Human Rights Commission and the B.C. Labour Relations Board in the case of Imperial Oil. It should also be the case for the Canadian transportation industry.

Random drug and alcohol testing measures only consumption, not impairment. It is completely irrelevant to the safe operation of a mode of transport whether the operator or the person who is maintaining the vehicle consumed an illegal drug a couple of weeks ago. Yet random drug testing has been set up to detect such consumption.

We are far more interested in directing efforts at detecting whether someone is impaired and preventing such impairment. In our opinion, one of the biggest sources of impairment in the Canadian transportation industry is fatigue.

Fatigue

Fatigue is an issue which confronts most transportation workers. Long hours, both regular and overtime hours, inadequate rest periods both at work and between shifts, shift work, night work, and irregular hours, together with the increased pace of work all contribute to fatigue. With fatigue comes ill health and unsafe behaviour which threatens both transportation workers and the public.

Deregulation has put pressure on companies to do more with less workers. Workers that remain are working more intensely for longer hours. It is completely unacceptable that workers are asked to work overtime while fellow workers are laid off. The workers that remain feel themselves at risk of layoff so work the overtime to put aside money to deal with future economic insecurity.

According to a recent U.S. study drowsy drivers may cause as many accidents as drunken drivers - 30 per cent of fatal crashes. A New York study says that sleepiness was a factor in 82 per cent of accidents in which the vehicle left the roadway. Up to 50 per cent of all truck drivers admitted in a U.S. survey that they had fallen asleep at the wheel in some point.

A recent study, the "*Commercial Motor Vehicle Driver Fatigue and Alertness Study*" sponsored by Transport Canada, the U.S. Department of Transportation and the American Trucking Associations Foundation says that:

"Driver drowsiness/fatigue has become the dominant human factors research issue relating to commercial motor vehicle transportation."

Existing regulations are based on rules developed in the United States during the 1930s. The study found that drivers had about 2.5 hours less sleep per day than their reported "ideal" amount (7.2 hours). As such, eight hours off between duty periods does not provide enough time to obtain adequate sleep and to take care of personal needs. Drowsiness was eight times greater during nighttime driving (as indicated by face video recordings) than during daytime driving. The sleep shortfall was greatest for those who had to sleep during the day.

The study says that commercial drivers face a greater risk of being involved in a fatigue-related collision than non-commercial drivers (although of course commercial drivers drive five to ten times more than non-commercial drivers). The study says that alcohol use, speeding and other unsafe driving acts are less common in collisions involving commercial drivers.

We support the recommendations of ILO Convention 153 on *Hours of Work and Rest Periods in Road Transport* and believe they should be used as a base for tightening up current regulations:

ILO Convention 153 states that:

- no driver shall be allowed to drive continuously for more than four hours without a break
- the maximum total driving time, including overtime, shall exceed neither nine hours per day, nor 48 hours per week
- every wage earning driver shall be entitled to a break after a continuous period of five hours of work
- the daily rest of drivers shall be at least ten consecutive hours during any 24 hour period, starting from the beginning of the working day.

We believe that the working day of a professional driver should be limited to a maximum of 10 hours, of which no more than 8 hours should be spent behind the wheel.

It should be made clear in the law that the responsibility for complying with hours regulations lies with employers, not their drivers. These new regulations must be strictly enforced. Companies who regularly flout hours regulations should not have their licences renewed.

For truckers, better cab design would eliminate many contributory factors to fatigue such as excessive noise and vibration. As well, an in-cab electronic driver-support system is needed so that fatigue symptoms can be detected and the driver warned as appropriate.

Long distance drivers need ready access to proper parking, rest (including toilet, washing,

showering facilities and beds for taking naps) and food and refreshment facilities at service stations, available on a 24 hour basis.

Reducing fatigue among transportation workers, especially truck drivers, is in everyone's best interests.

Union Health and Safety Expertise

Unionized workplaces are safer. Our presence can make the public safer as well, especially in the transportation industry since by protecting our safety we simultaneously protect the public.

The presence of a union creates a healthier and safer workplace. This is our job. This is what unions are for. This is not just our opinion, however. Even the World Bank agrees.

The World Bank's *World Development Report 1995, Workers in an Integrating World*, published by Oxford University Press had this to say (p. 75):

"Trade unions and other civic organizations can play an important role in enforcing health and safety standards. Individual workers may find it too costly to obtain information on health and safety risks on their own, and they usually want to avoid antagonizing their employers by insisting that standards be respected. The benefits from compliance with standards are not limited to any individual but are enjoyed by all workers. A union can spread the cost of obtaining information on health and safety issues among all workers, bargain with employers on the level of standards to be observed, and monitor their enforcement without putting any individual worker at risk of losing his or her job."

Studies in industrial countries indicate that the role of labor unions in ensuring compliance with health and safety standards is often an important one. If trade union monitoring has a positive impact on compliance in industrial countries where public enforcement capacity is already high, their contribution could be even greater in low- and middle-income countries with weaker administrations. A 1991 study, using U.S. data, found that unions dramatically increased enforcement of the Occupational Safety and Health Act in the manufacturing sector. Unionized firms had a higher probability of having a health and safety inspection, and their inspections tended to be more probing, as employees exercised their 'walkaround rights' – the right to accompany a government inspector during a workplace tour (Table 11.5).

Labor unions in the United States play an important role in enforcing health and safety standards.				
Table 11.5 Enforcement of health and safety standards in unionized firms in the United States, by firm size.				
Firm size (number of employees)	Probability of inspection (%)	Probability of inspection (%)	Percentage of inspections with employee walkaround ^a	Percentage of inspections with employee walkaround ^a
	Union	Nonunion	Union	Nonunion
1-99	6	14	47.8	2.7
100-249	37	22	59.3	2.6
250-499	51	19	63.7	2.6
500+	95	16	69.8	3.7

Note: Data are for 1985.

a. In a walkaround, employees accompany government inspectors during a tour of the workplace.

Source: Weill, 1991.”

Thus we see that, according to figures for very large firms reported by the World Bank, there may be a 95% probability of a government health and safety inspection if there is a union versus only 16% if there is none. The quality of inspections improve dramatically if the government inspector is accompanied by an employee who is knowledgeable in the hazards of the workplace. According to the World Bank’s quoted statistics, for very large firms there is a 69.8% probability of an employee accompanying the government inspector versus only 3.7% if there is none.

Results are similar in Canada. The Canadian Association of Administrators of Labour Law (CAALL) is the organization of Canadian provincial Ministries and Departments of Labour and the federal administrators of the *Canada Labour Act*. CAALL commissioned a study of health and safety committees by university researchers, Dr. Carolyn Tuohy and Dr. Marcel Simard. Their report, *The Impact of Joint Health and Safety Committees in Ontario and Quebec* was issued in January 1993.

The CAALL study found that unionization was associated with a lowered injury rate both in Quebec and in Ontario. In looking at Ontario health and safety committees, they said at page 8 that:

"...there is an interaction between the presence of unions and the presence of certain (health and safety) committee characteristics. That is, committees with broad scopes of activity, institutionalized procedures, and well-trained members, and substantial management representation have an impact in reducing injury rates, but this is most likely to occur where there is a union to strengthen the representation of worker interests."

The CAALL study of Ontario committees found that antagonistic relations were found in the unionized firms and that they were associated with a higher rate of orders by government inspectors and a lower injury rate than the nonunionized firms. Later at page 18 they say:

"There appears, that is, to be an interaction between (health and safety) capacity (to function effectively) and the presence of a union, in which the union buttresses committee capacity and vice versa."

In Quebec, the study found that injuries were more severe in nonunionized workplaces (p.32). For Quebec health and safety committees which were established voluntarily, without legal status, the study found at page 33 that:

"Non-legal(ly required) committees are effective in reducing injury frequency and severity only in unionized workplaces."

When Quebec and Ontario are compared, the researchers say (at page 42):

"In Ontario, we found that the effect of committees in reducing injury rates was strongest in unionized workplaces. In Quebec, we found that these effects were virtually confined to large or unionized workplaces..."

The SPR Associates Inc. November 1994 Report of the *Highlights of the 1994 Survey of Occupational Health and Safety and Joint Health and Safety Committees: A Benchmark Study of the Internal Responsibility System* for the Ontario Workplace Health and Safety Agency reported on results of responses from 1,800 management health and safety committee co-chairs and 1,800 worker health and safety committee co-chairs. They found that 79.1% of unionized workplaces reported high compliance with health and safety legislation while only 53.6% of nonunionized workplaces reported such compliance.

It has been almost exactly fifteen years (February 15, 1982) since 84 men died on the Ocean Ranger off Newfoundland. Located on the Hibernia field, 315 kilometres southeast of St. John's on the Grand Banks, the Ocean Ranger sank in the wild winter seas in one of Canada's worst marine disasters. In testimony before the Ocean Ranger Royal Commission, on December 15, 1982, the rig inspector, Geoffrey Freeman, for the Canada Oil and Gas Lands Administration, who was last to survey the rig before it sank, had this to say:

"An entire roughneck crew of four to five men had quit over an injury to an inexperienced fellow worker, he said.

Freeman's report said verbal abuse of the roughnecks by the driller 'was normal ODECO procedure.' Ocean Drilling and Exploration Co. was the owner of the rig and in charge of its drilling crews.

Verbal abuse, Freeman alleged, was one of the causes of an accident in which a new worker on the drill floor lost two fingers when they were caught in an elevator.

Freeman also testified that supervisors on the Ranger and other offshore rigs seemed to be cooperative with federal inspectors, but that there was a widespread feeling among ordinary crew members that they should keep quiet about problems on their vessels.

'The crew often seem to feel, rightly or wrongly, that they will lose their jobs if they give information to inspectors,' he said.

Occasionally, they would volunteer information about the rigs, but usually with a request they not be identified, he said."

(Canadian Press article)

If the Ocean Ranger workers had been unionized, they would have had an effective health and safety committee that could have ensured that they had sound health and safety education and training. If they had been unionized, they would not have been afraid to speak out to a government inspector. They might be alive today if their concerns about safety had been acted upon.

In conclusion, international and Canadian studies have shown that unionization improves health and safety performance and lowers both injury frequency and severity. Nowhere is this more true than in the Canadian transportation industry.

Conclusion

We hope that the above has shown our concerns about safety in the Canadian transportation industry. We appreciate the opportunity to be meet with you this afternoon.

Cathy Walker
National Health and Safety Director
Canadian Auto Workers

Dennis Cross
President, Local 101 (CP Rail)

Bob Bourrier
National H&S Coordinator, L. 100 (CN Rail and VIA)

Alice Campbell
National H&S Coordinator, L. 1990 (Canadian Airlines)

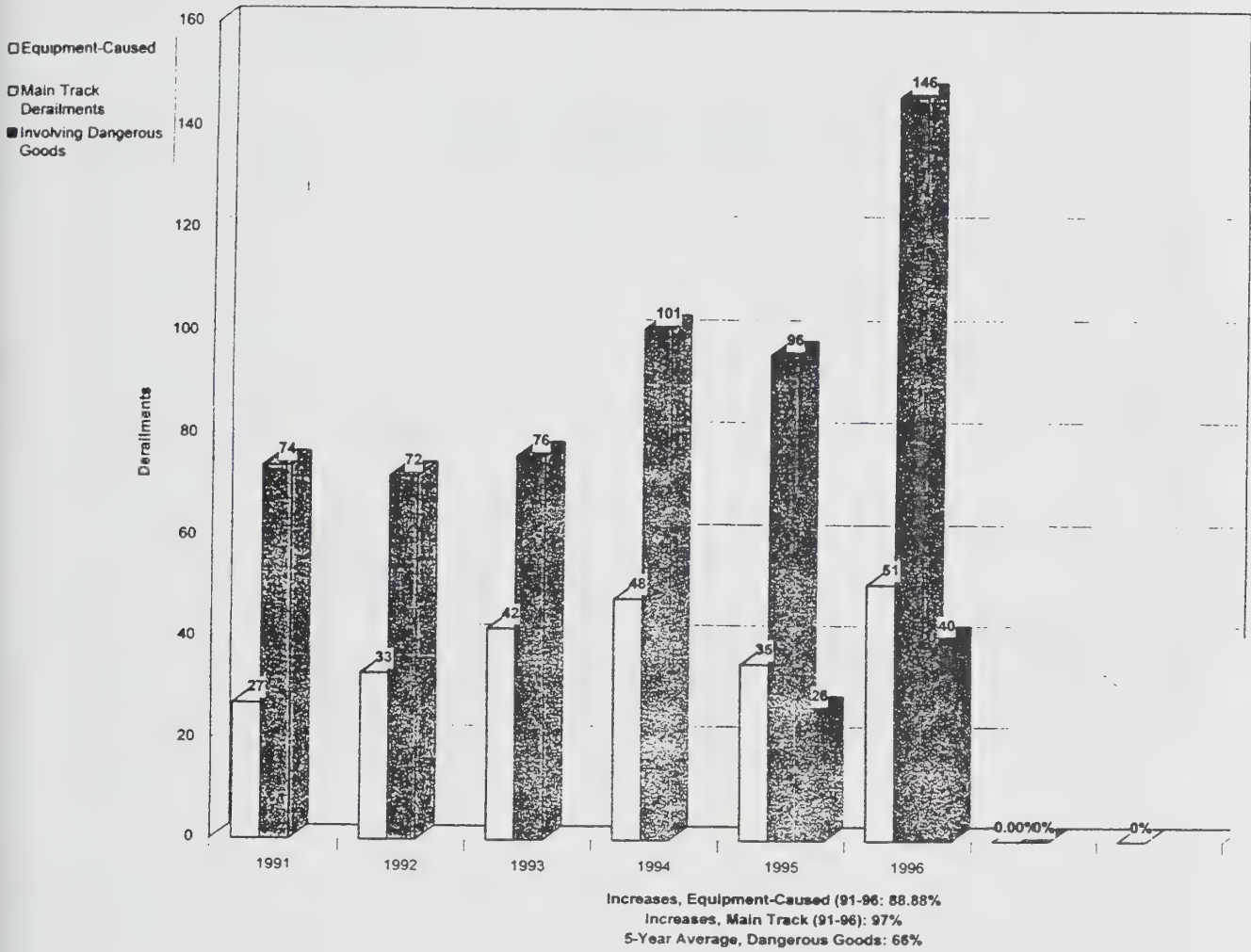
Ben Bachl
National H&S Coordinator
L. 2213 (Air Ontario)

Albert and Margaret Smith
President & Recording
Secretary, L. 4622A (Brinks)

Edouard Torre
National Representative

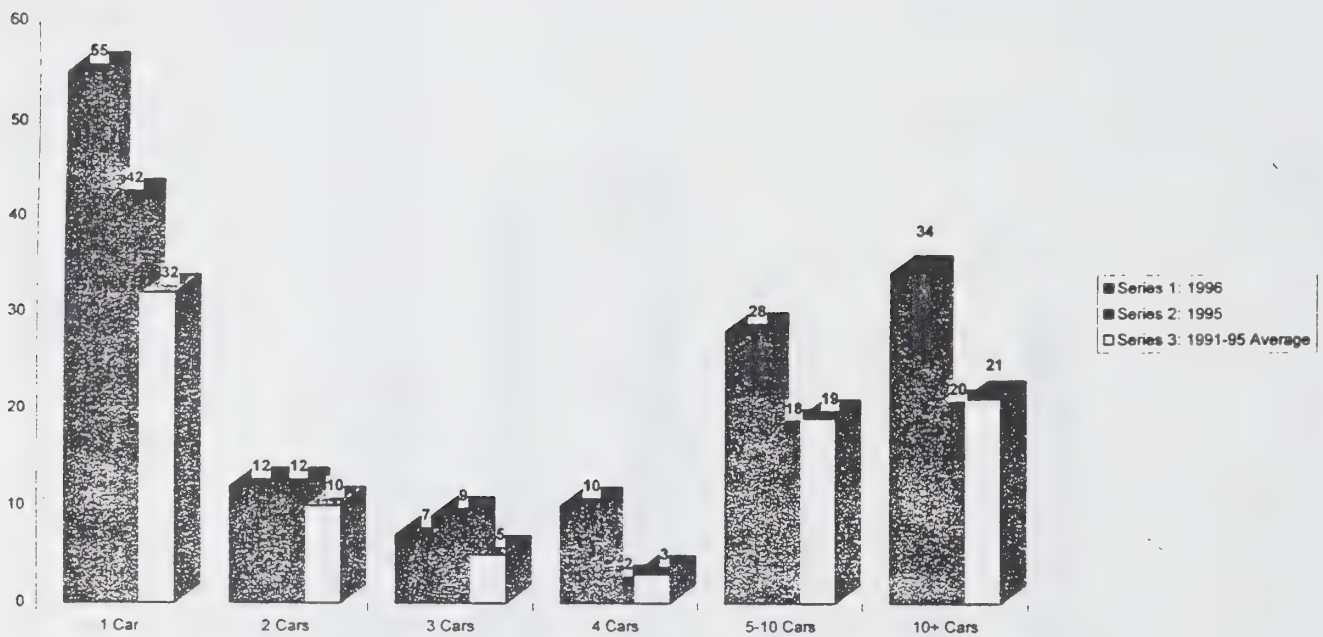
Sheet1 Chart 1

MAIN TRACK DERAILMENT INCREASES:
January 1 - July 31



Sheet1 Chart 1

TOTAL NO. OF CARS DERAILED PER ACCIDENT
January 1 - July 31



ANNEXE 6050-2.35/SS-6, "1"

Industrie du camionnage

Par rapport au transport ferroviaire, les contribuables subventionnent beaucoup moins le camionnage par le financement public du réseau routier. L'industrie du camionnage et les camions en service ne versent aucune indemnité pour les travaux de voirie (l'usure routière d'un camion de 35 000 kilos équivaut à celle de 9 600 voitures), la congestion (la production juste-à-temps ajoute grandement aux stocks des «entrepôts roulants»), ou la pollution (les camions consomment trois à neuf fois plus que le rail). Les énormes nids-de-poules sur les grands axes routiers comme les autoroutes de la série 400 en Ontario menacent la sécurité du public. Vu la réduction des fonds affectés aux travaux de voirie, les dégâts causés par les camions mettent en danger tous les utilisateurs de ces grands axes. S'ils sont mal entretenus, la congestion causée par les camions constitue aussi une menace publique, surtout sur les autoroutes de la série 400. Les émissions de gaz carbonique d'autant de camions et d'automobiles qui roulent plus longtemps à cause de la congestion contribuent fortement aux changements climatiques (réchauffement planétaire). Les oxydes d'azote et l'anhydride sulfureux sont à l'origine du «smog» qui augmente les maladies respiratoires et nuisent à l'environnement.

Le nombre beaucoup trop grand de camions sur les routes du fait de la déréglementation se traduit par une capacité excédentaire et une concurrence féroce sur les prix. Les programmes d'entretien réduits qui en résultent menacent aussi la sécurité du public. Les freins usés, les mécanismes de direction en piètre état et, pire encore, les roues qui se détachent sur l'autoroute 401 sont des grands sujets de préoccupation. Beaucoup de conducteurs de camions s'inquiètent, comme le grand public, de l'arrivée prochaine au Canada des camions gigantesques dont la déréglementation a permis l'agrément aux États-Unis. La Saskatchewan autorise depuis environ un an ces «trains routiers» comportant trois remorques. Il faudrait empêcher les autres provinces d'emboîter le pas.

Nous entérinons la recommandation formulée en 1993 par le Comité d'examen de l'Office national des transports du Canada demandant aux ministres des Transports fédéral et provinciaux d'ordonner à leurs fonctionnaires de faire enquête sur les accidents mettant en cause des camions porteurs de plus de cinq tonnes et de proposer des mesures correctrices. Nous appuyons également la recommandation du CEONT priant le ministre fédéral des Transports de nommer un haut fonctionnaire à la tête d'un groupe de travail chargé d'éliminer les incohérences dans la réglementation, l'interprétation et l'application des règles du camionnage extra provincial. Il faudrait aussi créer une base de données nationale qui serait tenue à jour et mise à la disposition des fonctionnaires et du public. La création de grands couloirs de transport pour l'entrée au Canada de camions provenant des États-Unis et du Mexique est envisagée dans l'ALENA. Nous croyons qu'il y a suffisamment de camions dangereux sur les routes canadiennes sans y ajouter, avant d'établir des normes de sécurité appropriées pour les camions, des véhicules américains et mexicains.

Si les camions offrent plus de souplesse sur de courtes distances, une plus grande coopération intermodale s'impose avec le rail pour les plus longues distances.

Les camionneurs sont exposés plus que quiconque aux risques que présente la fatigue. Nous formulons plus loin, à la rubrique «fatigue», plusieurs recommandations à ce sujet.

Sécurité aérienne

Le Traité sur le régime «Ciel Ouvert» incite moins les lignes aériennes à se préoccuper de la sécurité aérienne. La déréglementation a facilité l'entrée sur le marché de nouveaux transporteurs. Les nouveaux arrivés manquent cependant d'expérience en matière de sécurité et doivent à tout prix concurrencer avec les gros transporteurs déjà établis. Ils sont ainsi tentés de couper court aux mesures de sécurité pour répondre à la demande immédiate. La compétition féroce dans ce secteur ne peut que compromettre la sécurité. Les transporteurs d'expérience comme Air Canada et Canadien International subissent la forte concurrence de nouveaux transporteurs sans antécédents de sécurité connus qui offrent des prix toujours plus bas sur les mêmes routes. Chacun est poussé à rogner sur les coûts. Puisque les organismes gouvernementaux de réglementation affirment qu'ils ont comme instruction de se retirer du secteur, qui veillera au respect de la réglementation sur les normes de sécurité?

L'écrasement du vol d'Air Ontario à Dryden a sensibilisé le public à la sécurité aérienne. La Commission d'enquête a attribué les manquements à la sécurité aux pressions dues à la forte concurrence créée par la déréglementation : l'entretien est fait à contrat pour réduire les coûts et de nouveaux aéronefs sont mis en service sans donner une formation adéquate au personnel. Plus de six ans après, l'aéroport de Dryden fait pourtant l'objet de réductions des services d'intervention d'urgence. D'autres aéroports ont subi des réductions semblables. Le gouvernement commercialise actuellement tous les grands aéroports canadiens, réduisant ainsi davantage sa responsabilité en matière de sécurité. Il faudrait prendre plus au sérieux la mise en garde du juge Virgil Moshansky dans son rapport final sur l'accident de Dryden :

«Au bout d'un peu plus de deux années d'enquêtes intensives et d'audiences publiques, j'arrive à la conclusion que cet accident ne s'est pas produit par hasard; on l'a laissé se produire.»

Les agents de bord ne font pas que servir du café dans les avions. Leur fonction réelle est de veiller sur la vie des passagers. Si un avion s'écrase, les passagers vont-ils réussir à sortir avant de succomber à la fumée ou à la chaleur? Cela peut dépendre de la présence d'un nombre suffisant d'agents de bord pour assurer leur évacuation en toute sécurité. Un agent de bord pour 40 passagers est jugé suffisant. C'est la norme canadienne depuis plus de 20 ans. Le gouvernement a cependant cédé aux pressions et réduit le nombre d'agents de bord exigé sur les aéronefs canadiens à un pour 50 places. Des exemptions spéciales ont déjà été accordées à Air Canada afin de réduire le nombre d'agents de bord sur le «Regional Jet» de Canadair et sur certains vols d'Air BC sans tenir compte du processus établi par le CCRAC (Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne). La seule raison de réduire le nombre d'agents de bord est de permettre aux lignes aériennes

d'économiser de l'argent. Nous nous opposons à tout abaissement de cette importante norme de sécurité.

Nous nous inquiétons en outre du transport de matières dangereuses puisque les bagages manipulés par nos membres peuvent en contenir. Ils sont ainsi à la merci de l'honnêteté des passagers.

Véhicules blindés

Nos membres travaillent dans l'industrie du transport sécuritaire pour les sociétés Brinks et Loomis d'Ottawa. Ils sont visés, sur le plan de l'hygiène et de la sécurité, par la partie 2 du *Code canadien du travail* et les règlements qui en découlent comme la plupart des travailleurs de ce secteur. L'absence d'exigences propres à leur industrie pour assurer leur sécurité et celle du public les inquiète grandement. Nos membres portent des armes, mais il n'existe aucune exigence de formation adéquate sur leur maniement. Bon nombre d'entre eux ne reçoivent que le minimum de formation requis pour porter une arme. Ils peuvent pourtant faire l'objet de tentatives de vol alors qu'ils transportent de grosses sommes d'argent pour des établissements variant des banques aux salles de bingo. Les agents de police qui, contrairement à eux, ne transportent pas d'argent reçoivent pourtant une formation approfondie sur le maniement des armes et apprennent notamment quand et comment recourir à la force et comment conserver son arme.

Une fois adopté, le nouveau *Règlement sur les armes à feu* permettra au chef des préposés aux armes à feu d'exiger que tous ceux dont les fonctions exigent le port d'une arme obtiennent la formation voulue. Ces autorités provinciales doivent toutefois pouvoir s'appuyer sur la volonté politique lorsqu'elles insistent pour qu'une formation adéquate soit donnée. Il y a plusieurs années, en Colombie-Britannique, un membre d'équipage d'un véhicule blindé a tiré sur un suspect en fuite et l'a tué. Le mort aurait tout aussi bien pu être un membre du public. L'employé a été exonéré de tout blâme puisqu'il n'avait reçu aucune formation. À la suite de cet incident, le *B.C. Justice Institute* a mis au point un programme de formation de deux semaines pour l'équipage des véhicules blindés qu'il faudrait rendre obligatoire dans tout le pays. D'autre part, une nouvelle loi relative aux équipages des véhicules blindés sera peut-être déposée à l'assemblée législative de la Colombie-Britannique cette année afin d'assurer la sécurité tant des travailleurs que du public. Il faudrait en étendre les exigences à tout le pays.

La taille des équipages des véhicules blindés est d'importance critique pour la sécurité du public. Les équipages de deux personnes offrent peu de sécurité; ceux de trois en offrent davantage. Un équipage de deux personnes comprend le conducteur du véhicule et celle qui transporte l'argent. Les conducteurs ont pour instruction de ne pas quitter leur véhicule en aucune circonstance, manifestement pour protéger l'argent qui s'y trouve. Dans un équipage de deux personnes il n'y a pas de garde. Sans garde, celui qui transporte l'argent est exposé tout comme les membres du public aux criminels en tentatives de vol. En cas de vol, les conducteurs ont reçu de leur entreprise l'ordre de fuir afin de protéger l'argent que renferme déjà le véhicule blindé. Il n'y a personne pour protéger celui qui gît peut-être par

terre une arme appuyée contre la nuque et un sac d'argent à la main. Si les criminels tirent sur le véhicule blindé en fuite, les membres du public se trouvent exposés. Il *faudrait* exiger des équipages de trois personnes dans tous les véhicules blindés. C'est le cas au Québec. Il faudrait que le soit dans tout le pays.

Nous estimons qu'il faudrait promulguer un règlement propre à l'industrie du transport sécuritaire en vertu des dispositions de la partie 2 du *Code canadien du travail*. La rédaction du texte devrait se faire de concert avec les travailleurs de ce secteur pour assurer leur sécurité et celle du public.

Sécurité marine

Nos membres qui travaillent à bord de navires et de bateaux s'inquiètent grandement de la régression des mesures de protection de leur sécurité.

La décision prise par le gouvernement fédéral de retirer le personnel des phares inquiète tout particulièrement nos membres des deux côtes. Les phares automatisés ne fournissent pas des renseignements météorologiques aussi fiables qu'un phare habité et n'offrent aucune capacité de sauvetage.

Le matériel de sécurité et la formation requise pour l'utiliser sont d'une importance critique pour assurer la protection tant de nos membres que des passagers à bord des navires, des traversiers et des bateaux. Nos membres de Terre-Neuve et du Labrador ont mis au point un programme complet appelé «Lifeline» et des programmes de formation aux fonctions d'urgence en mer qui englobent des aspects aussi importants que les dispositifs de flottabilité et l'hypothermie, l'utilisation des fusées lumineuses, les incendies en mer, les rudiments de navigation, les communications radio, la stabilité, les opérations de recherche et sauvetage, et la météorologie. Il faudrait rendre ce genre de programme et le matériel qui y est décrit obligatoire pour ceux qui travaillent à bord de navires, de bateaux et de traversiers.

Toxicomanie

Nous nous opposons vivement à l'idée d'imposer des tests aléatoires de dépistage de la consommation de drogues et d'alcool. Devenu populaire dans les grandes sociétés depuis l'accident de l'*Exxon Valdez* comme élément de défense basé sur l'obligation de prudence et de diligence, ce volet des relations de travail nous vient des États-Unis. La Cour suprême, la Commission des droits de la personne et le *B.C. Labour Relations Board* l'ont jugé totalement illégal dans l'affaire concernant la Compagnie pétrolière impériale. Il devrait en être de même pour l'industrie canadienne du transport.

Les tests aléatoires de dépistage ne détectent que la consommation, sans mesurer le degré d'incapacité. Que le conducteur ou la personne qui assure l'entretien d'un véhicule ait consommé une drogue illicite quelques semaines plus tôt n'a absolument rien à voir

avec la sécurité de fonctionnement d'un mode de transport. C'est pourtant à cette fin que ces tests ont été établis.

Nous préférierions de beaucoup orienter les efforts vers la détection des cas d'incapacité et la prévention de ce genre de situations. Selon nous, la fatigue est l'une des principales causes d'incapacité dans l'industrie canadienne du transport.

Fatigue

La fatigue est un problème pour la plupart des travailleurs du transport. Les longues heures de travail, tant pendant l'horaire normal qu'en temps supplémentaire, les périodes de repos insuffisantes tant au travail qu'entre les postes, le travail par poste, le travail de nuit, et les horaires irréguliers, conjugués à une cadence de travail sans cesse croissante, contribuent tous à la fatigue. Celle-ci entraîne des problèmes de santé et des comportements dangereux qui menacent à la fois les travailleurs du transport et le grand public.

La déréglementation a poussé les entreprises à faire plus avec moins d'employés. Le personnel retenu travaille de façon plus intensive pendant des heures plus longues. Il est absolument inacceptable que des travailleurs doivent faire des heures supplémentaires pendant que leurs compagnons de travail sont licenciés. Comme le personnel encore en poste se sent menacé de licenciement, il accepte de faire des heures supplémentaires pour économiser de quoi affronter leur situation d'insécurité économique.

Selon une récente étude américaine, les conducteurs qui somnolent causent peut-être autant d'accidents que ceux en état d'ébriété, c.à-d. 30 p. 100 des accidents mortels. Une étude de l'État de New York a révélé que la somnolence y était pour quelque chose dans 82 p. 100 des accidents où un véhicule avait quitté la chaussée. Dans une enquête menée aux États-Unis, environ la moitié des conducteurs de camions ont avoué qu'il leur était arrivé de s'endormir au volant.

Les auteurs d'une récente étude parrainée par Transports Canada, le ministère américain des Transports et l'*American Trucking Associations Foundation*, «*Étude sur la fatigue et la vigilance chez les conducteurs de véhicules utilitaires*», affirmaient que :

«La somnolence/fatigue des conducteurs est devenue le principal sujet de recherches sur les facteurs humains liés au camionnage.»

Les règlements actuels reposent sur des règles établies aux États-Unis au cours des années 30. L'étude a révélé que les conducteurs dormaient, par jour, 2,5 heures de moins que le nombre «idéal» indiqué (7,2 heures). Huit heures de repos entre les postes de travail ne laissent pas assez de temps pour dormir suffisamment et pourvoir à ses besoins personnels. La somnolence était huit fois plus grande la nuit que le jour (comme en témoignent les enregistrements magnétoscopiques des conducteurs). Le manque de sommeil atteignait son paroxysme chez ceux qui devaient dormir le jour.

Les auteurs de l'étude affirment que les conducteurs de véhicules utilitaires risquent davantage d'être victimes d'une collision causée par la fatigue que les autres conducteurs (compte tenu évidemment du fait que les conducteurs de véhicules utilitaires conduisent cinq à dix fois plus que les autres). D'après eux, la consommation d'alcool, la vitesse et les autres manquements à la sécurité sont des facteurs plus rares dans les collisions mettant en cause des conducteurs de véhicules utilitaires.

Nous appuyons les recommandations de la Convention 153 de l'OIT sur *la durée du travail et les périodes de repos (transports routiers)* et croyons qu'elles devraient servir de point de départ pour renforcer la réglementation actuelle :

La Convention 153 de l'OIT affirme que :

- Aucun conducteur ne doit être autorisé à conduire au-delà d'une période continue de quatre heures au plus sans bénéficier d'une pause.
- La durée totale maximum de conduite, y compris les heures supplémentaires, ne doit dépasser ni neuf heures par jour, ni 48 heures par semaine.
- Tout conducteur salarié a droit à une pause après une durée de travail de cinq heures continues.
- Le repos journalier des conducteurs doit être d'au moins 10 heures consécutives au cours de toute période de 24 heures à compter du commencement de la journée de travail.

Nous croyons que la journée de travail d'un conducteur professionnel ne devrait pas dépasser 10 heures au maximum, dont pas plus de huit heures au volant.

La législation devrait préciser clairement qu'il incombe aux employeurs, et non pas aux conducteurs, de veiller au respect de la réglementation sur les heures de travail. La nouvelle réglementation doit être appliquée rigoureusement. Les permis d'exploitation des entreprises qui enfreignent régulièrement la réglementation concernant les heures de travail ne devraient pas être renouvelés.

Des cabines mieux conçues élimineraient pour les camionneurs bon nombre de facteurs qui contribuent à la fatigue comme le niveau excessif de bruit et de vibration. Un système de soutien électronique des conducteurs installé dans les cabines s'impose également afin de détecter les signes de fatigue et de prévenir le conducteur s'il y a lieu.

Les conducteurs sur longue distance doivent avoir accès d'emblée jour et nuit à des aires de stationnement, des salles de repos (équipées de toilettes, de lavabos, de douches et de lits pour faire un somme) ainsi qu'à des cantines ou des restaurants.

Il est dans l'intérêt de tout le monde de réduire la fatigue chez les ouvriers du transport, et surtout les conducteurs de camions.

Compétences syndicales en hygiène et sécurité

Les entreprises syndicalisées offrent plus de sécurité. Notre présence augmente aussi la sécurité du public, surtout dans l'industrie du transport puisqu'en assurant notre sécurité nous protégeons du même coup le public.

La présence d'un syndicat augmente l'hygiène et la sécurité au travail. C'est notre rôle et notre raison d'être. Nous ne sommes cependant pas le seul à le penser. Même la Banque mondiale en convient.

Dans son *Rapport sur le développement dans le monde 1995 : Le monde du travail dans une économie sans frontière*, publié par Oxford University Press, la Banque mondiale affirme (p. 91) :

«Les syndicats et autres organisations communautaires peuvent beaucoup pour faire respecter les normes d'hygiène et de sécurité. Individuellement, les travailleurs jugeront peut-être que cela coûte trop cher d'obtenir par eux-mêmes des informations sur les risques que l'emploi qu'ils envisagent ou qu'ils exercent déjà présente pour leur santé et leur sécurité, et ils voudront généralement éviter de se faire mal voir de leurs employeurs en insistant sur le respect des normes. L'observation des normes génère des avantages qui ne sont pas limités à un individu en particulier, mais qui profitent à tous les travailleurs. Un syndicat peut répartir entre tous les travailleurs le prix à payer pour recueillir des informations sur les questions d'hygiène et de sécurité, négocier avec les employeurs le niveau de normes à observer, et en surveiller l'application sans faire courir à aucun travailleur le risque de perdre son emploi.

Des études réalisées dans des pays industriels indiquent que le rôle que jouent les syndicats pour faire assurer le respect des normes d'hygiène et de sécurité est souvent important. Si la surveillance exercée par les syndicats a un impact positif sur le respect des normes dans les pays industriels où le pouvoir de coercition en la matière est déjà élevé, leur contribution pourrait être encore plus grande dans les pays à revenu faible ou intermédiaire qui n'ont pas les mêmes moyens administratifs. À partir de données sur les États-Unis, une étude de 1991 a constaté que les syndicats jouaient un rôle plus puissant en ce qui concerne l'observation de la loi dite «Occupational Safety and Health Act» (loi sur la sécurité et l'hygiène au travail) dans le secteur manufacturier. Les entreprises syndicalisées avaient plus de chances d'être inspectées, et de manière généralement plus approfondie, par des inspecteurs de l'hygiène et de la sécurité, les employés exerçant leur droit d'accompagner l'inspecteur durant son inspection (Tableau 11.5).

Aux États-Unis, les syndicats font beaucoup pour assurer l'application de normes d'hygiène et de sécurité.

Tableau 11.5 Application des normes d'hygiène et de sécurité dans les entreprises syndicalisées et non syndicalisées aux États-Unis, selon la taille de l'entreprise.

Taille de l'entreprise (nombre de salariés)	Probabilité d'inspection (pourcentage)	Probabilité d'inspection (pourcentage)	Pourcentage d'inspections en présence d'employés ^a	Pourcentage d'inspection en présence d'employés ^a
	Syndicalisées	Non syndicalisées	Syndicalisées	Non syndicalisées
1-99	6	14	47,8	2,7
100-249	37	22	59,3	2,6
250-499	51	19	63,7	2,6
500+	95	16	69,8	3,7

Note : Données de 1985.

a. Des employés accompagnent les inspecteurs durant leur tournée d'inspection.

Source : Weill, 1991.

Nous constatons donc, d'après les chiffres sur les grandes entreprises fournies par la Banque mondiale, que la probabilité d'une inspection des services publics d'hygiène et de sécurité atteint 95 p. 100 pour les entreprises syndicalisées contre seulement 16 p. 100 pour les autres. La qualité des inspections augmente fortement lorsque l'inspecteur est accompagné d'un employé bien au fait des risques professionnels que présente le lieu de travail. Selon les statistiques citées par la Banque mondiale, la probabilité qu'un employé accompagne l'inspecteur est de 69,8 p. 100 dans les très grandes entreprises contre seulement 3,7 p. 100 dans les entreprises où il n'y a pas de syndicat.

Les résultats sont comparables au Canada. L'Association canadienne des administrateurs de la législation ouvrière (ACAALO) est formée des ministères provinciaux du travail et les administrateurs fédéraux du *Code canadien du travail*. L'ACAALO a chargé deux chercheurs universitaires, Carolyn Tuohy et Marcel Simard, de faire une étude des comités d'hygiène et de sécurité. Leur rapport, intitulé *l'Impact des comités mixtes d'hygiène et de sécurité en Ontario et au Québec* a paru en janvier 1993.

Les auteurs constatent que la syndicalisation s'accompagne d'une baisse du taux de blessures tant au Québec qu'en Ontario. Au sujet des comités d'hygiène et de sécurité de l'Ontario, ils affirment à la page 8 :

« (...) un lien existe entre la présence de syndicats et de certaines caractéristiques des comités (d'hygiène et de sécurité) en ce sens que les comités dont l'activité est de grande portée, dont les procédures sont clairement établies et dont les membres ont une bonne formation, ceux dans lesquels la direction est bien représentée, contribuent à réduire l'incidence des blessures, et ce d'autant plus qu'un syndicat défend les intérêts des ouvriers. »

En examinant les comités de l'Ontario, les auteurs ont constaté, au sein des entreprises syndicalisées, des relations d'antagonisme qui s'accompagnaient d'un nombre plus grand d'ordonnances de la part des inspecteurs et d'une incidence de blessures moindre que dans les entreprises sans syndicat. Ils ajoutent plus loin, à la page 18 :

« Il semble y avoir un lien entre la capacité (des comités d'hygiène et de sécurité) à fonctionner efficacement et la présence d'un syndicat, le syndicat renforçant la capacité du comité et vice versa. »

Au Québec, les auteurs de l'étude ont constaté que les blessures étaient plus graves dans les entreprises non syndicalisées (p. 32). Ils affirment à la page 33, au sujet des comités d'hygiène et de sécurité du Québec qui, établis sur une base volontaire, n'ont aucun statut juridique :

« Les comités, qui ne répondent à aucune exigence légale, ne contribuent à réduire la fréquence et la gravité des blessures que dans les entreprises syndicalisées. »

En comparant le Québec et l'Ontario, les chercheurs affirment (à la page 42) :

« Nous avons constaté, en Ontario, que c'est dans les entreprises syndicalisées que les comités contribuent le plus à réduire l'incidence de blessures. Au Québec, nous avons constaté que cela se limite pratiquement aux entreprises de grande taille ou syndicalisées (...) ».

Le rapport intitulé *« Points saillants de l'évaluation de 1994 de la santé et la sécurité au travail et des comités mixtes sur la santé et la sécurité : une étude repère du système de responsabilité interne »* que SPR Associates Inc. a produit en novembre 1994 pour l'Agence pour la santé et la sécurité au travail de l'Ontario fait état des réponses obtenues de 1 800 cadres et de 1 800 employés qui coprésidaient des comités de santé et de sécurité au travail. Les auteurs ont constaté que 79,1 p. 100 des entreprises syndicalisées ont déclaré un niveau élevé de conformité à la législation sur l'hygiène et la sécurité, contre seulement 53,6 p. 100 des entreprises sans syndicat.

Il y a près de 15 ans (le 15 février 1982), le naufrage de l'*Ocean Ranger* au large de Terre-Neuve entraînait la mort de 84 hommes. Alors qu'il réalisait des forages dans le champ pétrolier d'Hibernia, à 315 kilomètres au sud-est de St. John's, sur le Grand Banc, la plate-forme de forage a fait naufrage dans la tourmente dans l'un des pires désastres maritimes du Canada. Au cours de son témoignage devant la Commission royale sur le désastre marin de l'*Ocean Ranger*, le 15 décembre 1982, Geoffrey Freeman, de l'Administration du pétrole et du gaz des terres du Canada, qui avait effectué la dernière inspection de la plate-forme avant le naufrage, affirmait :

«Une équipe complète de quatre ou cinq aides foreurs avait démissionné à la suite des blessures subies par un collègue sans expérience.

Dans son rapport, Freeman disait qu'il était de pratique courante à l'ODECO que le chef foreur injurie ses aides. Le propriétaire de la plate-forme, l'Ocean Drilling and Exploration Co., dirigeait les équipes de forage.

Freeman a prétendu que les injures dont les travailleurs faisaient l'objet ont été l'une des causes d'un accident dans lequel un nouveau membre de l'équipe de forage a perdu deux doigts coincés dans un ascenseur.

Selon lui, même si les surveillants à bord de l'Ocean Ranger et d'autres plates-formes de forage en mer semblaient collaborer avec les inspecteurs fédéraux, le sentiment qu'ils avaient intérêt à se la fermer au sujet des problèmes éprouvés à bord de leur plate-forme était très répandu parmi les simples travailleurs.

«Les membres d'équipage semblent souvent croire, à tort ou à raison, qu'ils perdront leur poste s'ils fournissent de l'information aux inspecteurs, a-t-il précisé.

Lorsqu'ils s'aventurent parfois à fournir de l'information au sujet des plates-formes, ils demandent habituellement à ne pas être identifiés.»

(Article de la Presse canadienne)

Si les travailleurs de l'*Ocean Ranger* avaient été syndicalisés, ils auraient pu compter sur un comité d'hygiène et de sécurité efficace pour veiller à ce qu'ils aient la formation voulue en matière d'hygiène et de sécurité. S'ils avaient été syndicalisés, ils n'auraient pas eu peur de se confier à un inspecteur des services publics. Ils seraient peut-être encore vivants aujourd'hui si on s'était occupé de leurs inquiétudes sur le plan de la sécurité.

Pour conclure, des études internationales et canadiennes ont révélé que la syndicalisation améliore la situation de l'hygiène et de la sécurité et réduit à la fois la fréquence et la gravité des blessures. C'est le cas, plus que partout ailleurs, dans l'industrie canadienne du transport.

Conclusion

Nous espérons que ce qui précède témoigne de nos inquiétudes au sujet de la sécurité dans l'industrie canadienne du transport. Nous vous remercions de nous avoir donné l'occasion de vous rencontrer cet après-midi.

Cathy Walker
Directeur national, Hygiène et sécurité
Travailleurs et travailleuses canadiens(ne)s de
l'automobile

Dennis Cross
Président, Section 101 (CP Rail)

Bob Bourrier
Coordonnateur national, Hygiène et sécurité
Section 100 (CN et VIA Rail)

Alice Campbell
Coordonnateur national, Hygiène et sécurité
Section 1990 (Canadien International)

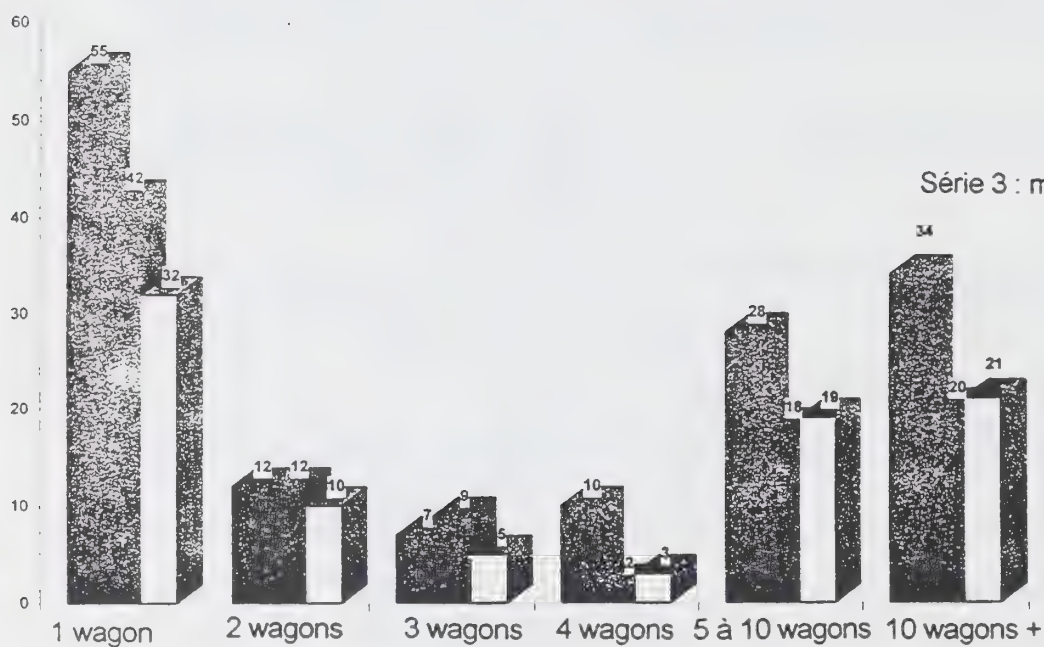
Ben Bachl
Coordonnateur national, Hygiène et
sécurité
Section 2213 (Air Ontario)

Albert et Margaret Smith
Président et secrétaire de séance
Section 4622A (Brinks)

Edouard Torre
Représentant national

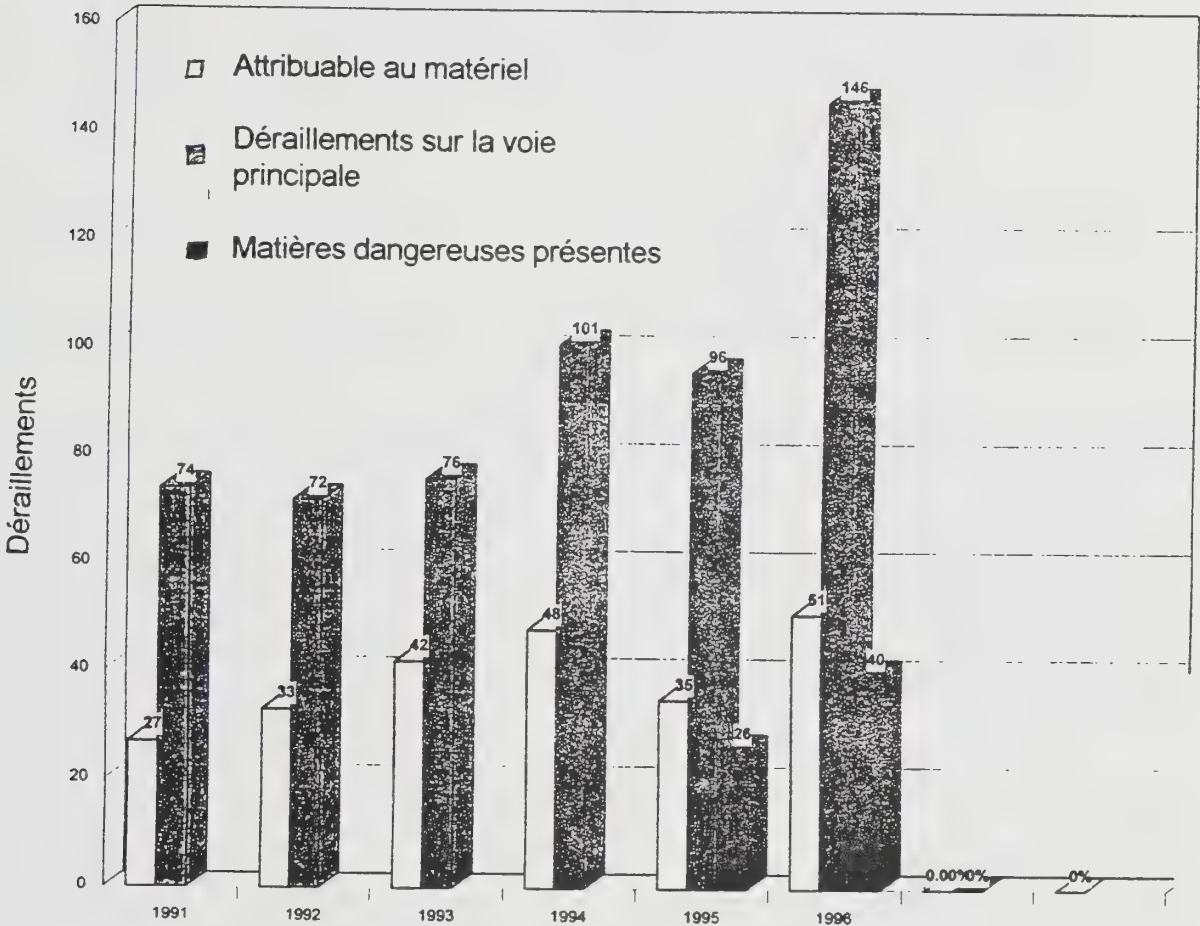
Graphique 1

NOMBRE TOTAL DE VOITURES DÉRAILLÉES PAR ACCIDENT
Du 1^{er} janvier au 31 juillet



Graphique 2

AUGMENTATIONS DES DÉRAILLEMENTS SUR LA VOIE PRINCIPALE :
Du 1^{er} janvier au 31 janvier



Hausses, attribuable au matériel (91-96) : 88,88 p. 100
Hausses, voie principale (91-96) : 97 p. 100
Moyenne quinquennale, matières dangereuses : 66 p. 100



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canada Communication Group — Publishing
Ottawa, Canada K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Groupe Communication Canada — Édition
Ottawa, Canada K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

From the United Transportation Union:

Timothy S. Secord, Canadian Legislative Director.

From the Canadian Automobile Workers:

Cathy Walker, National Health and Safety Director;

Ben Bachl, Local 2213, Air Ontario;

Denis Cross, Local 101, CP Rail;

Bob Bourrier, CN Rail, VIA Local 100;

Albert Smith, Lumas & Brinks Armored Cars, Local 4266 A;

Margaret Smith, Lumas & Brinks Armored Cars,
Local 4266 A;

Edouard Torre, National Representative, Ottawa.

From the Brotherhood of Maintenance of Way Employees:

Gary Housch, Vice-President.

Des Travailleurs unis des transports:

Timothy S. Secord, conseiller à la législation canadienne.

Des Travailleurs canadiens de l'automobile:

Cathy Walker, directrice nationale, Santé et sécurité;

Ben Bachl, section locale 2213, Air Ontario;

Denis Cross, section locale 101, CP Rail;

Bob Bourrier, CN Rail, VIA, section locale 100;

Albert Smith, Lumas & Brinks Armored Cars, section locale
4266 A;

Margaret Smith, Lumas & Brinks Armored Cars, section
locale 4266 A;

Edouard Torre, représentant national, Ottawa.

De la Fraternité des préposés à l'entretien des voies:

Gary Housch, vice-président.



Second Session
Thirty-fifth Parliament, 1996-97

Deuxième session de la
trente-cinquième législature, 1996-1997

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

*Standing Senate Committee on
Transport and Communications*

*Comité sénatorial permanent des
Transports et des communications*

Proceedings of the Subcommittee on

Délibérations du sous-comité de la

Transportation Safety Sécurité des transports

Chairman:
The Honourable J. MICHAEL FORRESTALL

Président:
L'honorable J. MICHAEL FORRESTALL

Tuesday, February 18, 1997
Wednesday, February 19, 1997

Le mardi 18 février 1997
Le mercredi 19 février 1997

Issue No. 7

Fascicule n° 7

State of transportation safety in Canada

L'état de la sécurité des transports au Canada

WITNESSES:
(See back cover)

TÉMOINS:
(Voir à l'endos)



THE SUBCOMMITTEE ON TRANSPORTATION SAFETY

The Honourable J. Michael Forrestall, *Chair*

The Honourable Willie Adams, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

Bacon	Mercier
* Fairbairn, P.C.	Roberge
(or Graham)	
* Lynch-Staunton	
(or Berntson)	

* *Ex Officio Members*

(Quorum 3)

LE SOUS-COMITÉ DE LA SÉCURITÉ DES TRANSPORTS

Président: L'honorable J. Michael Forrestall

Vice-président: L'honorable Willie Adams

et

Les honorables sénateurs:

Bacon	Mercier
* Fairbairn, c.p.	Roberge
(ou Graham)	
* Lynch-Staunton	
(ou Berntson)	

* *Membres d'office*

(Quorum 3)

MINUTES OF PROCEEDINGS

MONTREAL, Tuesday, February 18, 1997

(10)

[English]

The Subcommittee on Transportation Safety of the Standing Senate Committee on Transport and Communications met at 9:33 a.m. this day, in Montreal, the Chair, the Honourable J. Michael Forrestall, presiding.

Members of the subcommittee present: The Honourable Senators Adams, Bacon, Forrestall and Rivest. (4)

In attendance: John Christopher, Research Officer, Research Branch, Library of Parliament; Bruce Carson, Senior Adviser; Keith Miller, Special Adviser on Aviation.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

The subcommittee proceeded to consider the state of transportation safety and security in Canada pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on October 2, 1996 and the resolution of the committee adopted on October 24, 1996.

WITNESSES:

From CN Rail:

Jack T. McBain, Senior Vice-President, Operations;

Bob Dolan, Vice-President, Human Resources.

From the Aéroports de Montréal:

Gilles St-Pierre, Director, Policy and airport co-ordination.

From the Brotherhood of Locomotive Engineers:

Thomas G. Hucker, International Vice-President and National Legislative Representative;

J. H. Houston, Provincial Legislative Board, Chairman for Ontario.

From the Railway Association of Canada:

Robert H. Ballantyne, President;

Roger Cameron, General Manager, Public Communications.

From the Rubber Association of Canada:

Don G. Campbell, President;

Brian E. James, Ex-President;

Georges Mokbel, Manager, Product Engineering, Michelin.

The witnesses from CN Rail made a statement and answered questions.

It was agreed, — THAT the presentation by CN Rail be filed with the Clerk of the Committee as *Exhibit No. 6050-2.35/TI-“19”*.

The witness from the Aéroports de Montréal made a statement and answered questions.

It was agreed, — THAT the presentation by the Aéroports de Montréal be filed with the Clerk of the Committee as *Exhibit No. 6050-2.35/TI-“20”*.

PROCÈS-VERBAUX

MONTRÉAL, le mardi 18 février 1997

(10)

[Traduction]

Le sous-comité de la sécurité des transports se réunit aujourd'hui à 9 h 33, à Montréal, sous la présence de l'honorable J. Michael Forrestall (*président*).

Membres du sous-comité présents: Les honorables sénateurs Adams, Bacon, Forrestall et Rivest. (4)

Également présents: John Christopher, attaché de recherche, Service de recherche, Bibliothèque du Parlement; Bruce Carson, conseiller principal; Keith Miller, conseiller spécial sur l'aviation.

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

Le sous-comité poursuit son examen de l'état de la sécurité des transports au Canada conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le 2 octobre 1996, et de la résolution du comité adoptée le 24 octobre 1996.

TÉMOINS:

De CN Rail:

Jack T. McBain, premier vice-président, Opérations;

Bob Dolan, vice-président, Ressources humaines.

De Aéroports de Montréal:

Gilles St-Pierre, directeur, Coordination des politiques et des aéroports.

De la Fraternité des ingénieurs de locomotives:

Thomas G. Hucker, vice-président international et représentant national du comité législatif;

J. H. Houston, Conseil législatif provincial, président, section de l'Ontario.

De l'Association des chemins de fer du Canada:

Robert H. Ballantyne, président;

Roger Cameron, directeur général, Communications publiques.

De l'Association canadienne de l'industrie du caoutchouc:

Don G. Campbell, président;

Brian E. James, ancien président;

Georges Mokbel, directeur, Ingénierie de produits, Michelin.

Les représentants de CN Rail font une déclaration et répondent aux questions.

Il est convenu — QUE le document de CN Rail soit déposé auprès du greffier du comité (*pièce n° 6050-2.35/TI-«19»*).

Le représentant du groupe Aéroports de Montréal fait une déclaration et répond aux questions.

Il est convenu — QUE le mémoire de Aéroports de Montréal soit déposé auprès du greffier du comité (*pièce n° 050-2.35/TI-«20»*).

The witnesses from the Brotherhood of Locomotive Engineers made a statement and answered questions.

It was agreed, — THAT the presentation by the Brotherhood of Locomotive Engineers be filed with the Clerk of the Committee as *Exhibit No. 6050-2.35/T1-“21”*.

At 12:49 p.m., the sitting was suspended.

At 2:03 p.m., the sitting resumed.

The witnesses from the Railway Association of Canada made a statement and answered questions.

It was agreed, — THAT the presentation by the Railway Association of Canada be filed with the Clerk of the Committee as *Exhibit No. 6050-2.35/T1-“22”*.

At 3:04 p.m., the sitting was suspended.

At 3:11 p.m., the sitting resumed.

The witnesses from the Rubber Association of Canada made a statement and answered questions.

It was agreed, — THAT the presentation by the Rubber Association of Canada be filed with the Clerk of the Committee as *Exhibit No. 6050-2.35/T1-“23”*.

At 4:05 p.m., the subcommittee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

MONTREAL, Wednesday, February 19, 1997

(11)

[English]

The Subcommittee on Transportation Safety of the Standing Senate Committee on Transport and Communications met at 9:52 a.m. this day, in Montreal, the Chair, the Honourable J. Michael Forrestall, presiding.

Members of the subcommittee present: The Honourable Senators Adams, Bacon, Forrestall and Rivest. (4)

In attendance: John Christopher, Research Officer, Research Branch, Library of Parliament; Bruce Carson, Senior Adviser; Keith Miller, Special Adviser on Aviation.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

The subcommittee proceeded to consider the state of transportation safety and security in Canada pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on October 2, 1996 and the resolution of the committee adopted on October 24, 1996.

WITNESSES:

From Teamsters Canada:

Louis Lacroix, President;

François Laporte, Director and Assistant to the President, affaires gouvernementales et transport.

Les représentants de la Fraternité des ingénieurs de locomotives font une déclaration et répondent aux questions.

Il est convenu — QUE le mémoire de la Fraternité des ingénieurs de locomotives soit déposé auprès du greffier du comité (*pièce n° 6050-2.35/T1-«21»*).

À 12 h 49, la séance est suspendue.

À 14 h 03, la séance reprend.

Les représentants de l'Association des chemins de fer du Canada font une déclaration et répondent aux questions.

Il est convenu — QUE le mémoire de l'Association des chemins de fer du Canada soit déposé auprès du greffier du comité (*pièce n° 6050-2.35/T1-«22»*).

À 15 h 04, la séance est suspendue.

À 15 h 11, la séance reprend.

Les représentants de l'Association canadienne de l'industrie du caoutchouc font une déclaration et répondent aux questions.

Il est convenu — QUE le mémoire de l'Association canadienne de l'industrie du caoutchouc soit déposé auprès du greffier du comité (*pièce n° 6050-2.35/T1-«23»*).

À 16 h 05, le sous-comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

MONTREAL, le mercredi 19 février 1997

(11)

[Traduction]

Le sous-comité de la sécurité des transports se réunit aujourd'hui à 9 h 52, à Montréal, sous la présidence de l'honorable J. Michael Forrestall (*président*).

Membres du sous-comité présents: Les honorables sénateurs Adams, Bacon, Forrestall et Rivest. (4)

Également présents: John Christopher, attaché de recherche, Service de recherche, Bibliothèque du Parlement; Bruce Carson, conseiller principal; Keith Miller, conseiller spécial sur l'aviation.

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

Le sous-comité poursuit son examen de l'état de la sécurité des transports au Canada conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le 2 octobre 1996, et de la résolution du comité adoptée le 24 octobre 1996.

TÉMOINS:

De Teamsters Canada:

Louis Lacroix, président;

François Laporte, directeur et adjoint du président, Affaires gouvernementales et transports.

From Avrail Inc.:

Peter Machet, President;
Reg Learn, Vice-President.

From Forensic Engineering Inc.:

Tom Prescott, Partner, Forensic Engineering Inc.

From the Laurentian Pilotage Authority Canada:

Jean-Claude Michaud, President;
Guy P. Major, Counsel, Administration Pilotage Laurentides.

From Fednav Limited/Shipping Federation of Canada:

J.S. Murray, Director;
Ivan Lantz, Manager, Marine Operations, The Shipping Federation of Canada.

From the Tire Retread Association:

Harvey Brodsky, Managing Director;
George Wilkins, Vice President, Sales and Marketing, Bandag Canada Ltd.;
Bob Dunn, Division Manager, Oliver Rubber Company Standard products.

At 9:52 a.m., the sitting was suspended.

At 9:53 a.m., the sitting resumed.

The witnesses from Teamsters Canada made a statement and answered questions.

It was agreed, — THAT the presentation by Teamsters Canada be filed with the Clerk of the Committee as *Exhibit No. 6050-2.35/T1-“24”*.

At 11:52 a.m., the sitting was suspended.

At 12:52 a.m., the sitting was resumed.

It was agreed, — THAT representatives from Avrail Inc. and Forensic Engineering Inc. be invited to appear before the subcommittee.

The witnesses from Avrail Inc. and Forensic Engineering Inc. made a statement and answered questions.

It was agreed, — THAT the presentation by Avrail Inc. be filed with the Clerk of the Committee as *Exhibit No. 6050-2.35/T1-“25”*.

The witnesses from Fednav Limited/Shipping Federation of Canada made a statement and answered questions.

It was agreed, — THAT the presentation by Fednav Limited/Shipping Federation of Canada be filed with the Clerk of the Committee as *Exhibit No. 6050-2.35/T1-“26”*.

The witnesses from Tire Retread Association made a statement and answered questions.

It was agreed, — THAT the presentation by the Tire Retread Association be filed with the Clerk of the Committee as *Exhibit No. 6050-2.35/T1-“27”*.

At 2:03 p.m., the sitting was suspended.

D'Avrail Inc.:

Peter Machet, président;
Reg Learn, vice-président.

De Forensic Engineering Inc.:

Tom Prescott, associé, Forensic Engineering Inc.

De l'Administration de pilotage des Laurentides:

Jean-Claude Michaud, président;
Guy P. Major, avocat, Administration de pilotage des Laurentides.

De Fednav Limitée/Fédération maritime du Canada:

J. S. Murray, directeur;
Ivan Lantz, directeur, Navigation maritime, Fédération maritime du Canada.

De Tire Retread Association:

Harvey Brodsky, directeur général;
Georges Wilkins, vice-président, Service commercial, Bandag Canada Ltd.;
Bob Dunn, directeur de division, Oliver Rubber Company Standard Products.

À 9 h 52, la séance est suspendue.

À 9 h 53, la séance reprend.

Les représentants de Teamsters Canada font une déclaration et répondent aux questions.

Il est convenu — QUE le mémoire de Teamsters Canada soit déposé auprès du greffier du comité (*pièce n° 050-2.35/T1-«24»*).

À 11 h 52, la séance est suspendue.

À 12 h 52, la séance reprend.

Il est convenu que les représentants d'Avrail Inc. et de Forensic Engineering Inc. soient invités à comparaître devant le sous-comité.

Les représentants d'Avrail Inc. et de Forensic Engineering Inc. font une déclaration et répondent aux questions.

Il est convenu — QUE le mémoire d'Avrail Inc. soit déposé auprès du greffier du comité (*pièce n° 6050-2.35/T1-«25»*).

Les représentants de Fednav Limitée/Fédération maritime du Canada font une déclaration et répondent aux questions.

Il est convenu — QUE le mémoire de Fednav Limitée/Fédération maritime du Canada soit déposé auprès du greffier du comité (*pièce n° 6050-2.35/T1-«26»*).

Les représentants de Tire Retread Association font une déclaration et répondent aux questions.

Il est convenu — QUE le mémoire de Tire Retread Association soit déposé auprès du greffier du comité (*pièce n° 6050-2.35/T1-«27»*).

À 14 h 03, la séance est suspendue.

At 2:11 p.m., the sitting resumed.

À 14 h 11, la séance reprend.

At 3:26 p.m., the subcommittee adjourned to the call of the Chair.

À 15 h 26, le sous-comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTEST:

ATTESTÉ:

Le greffier du sous-comité,

Timothy Ross Wilson

Clerk of the Subcommittee

EVIDENCE

MONTREAL, Tuesday, February 18, 1997

The Subcommittee on Transportation Safety of the Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:33 a.m. to study the state of transportation safety and security in Canada.

Senator J. Michael Forrestall (*Chairman*) in the Chair.

[*English*]

The Chairman: We are pleased to have with us this morning, representing Canadian National, Mr. McBain, Senior Vice-President, Operations, and Mr. Bob Dolan, Vice-President, Human Resources.

Please proceed, Mr. McBain.

Mr. Jack McBain, Vice-President, Operations, Canadian National: Thank you for providing us this opportunity to present to you this morning.

This presentation will cover an overview of our business, some of our safety trends, some of the safety programs that we have developed in the last while, as well as some regulatory issues.

To begin with, our business: We are a pure railway play, as we have said to the outside world over the last couple of years. Our prime responsibility is to provide superior transportation services to our customers; our goal is to make CN the best North American railway.

We have a transcontinental network. In fact, we are the only railway in North America to be completely transcontinental. Part of our legacy is that we are able to serve all of the natural resource industries in Northern Canada, as well as all of the industrial centres. As well, we are strategically connected with the U.S. carriers, primarily through Chicago.

First and foremost, we have tried, over the past couple of years, at CN to become cost-competitive; second, to deliver on our service commitments to our customers; and then, by concentrating on those two areas, to grow the business. The foundation for all of that is safety, and I hope to emphasize that throughout this presentation.

I will show you a number of charts that will show trends in rail accidents in the transportation of dangerous goods, employee injuries, and in and trespasser accidents.

To begin with, safety trends: CN has been equal to or better than the U.S. class I railway average for main track accidents since at least 1990. The U.S. railways are closing the gap, but we continue to be equal to or better than them. You will see a slight upward trend in the 1996 results, and I hope to explain that in more detail as I go through this presentation.

TÉMOIGNAGES

MONTREAL, le mardi 18 février 1997

Le sous-comité de la sécurité des transports du comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 9 h 33, pour examiner l'état de la sécurité des transports au Canada.

Le sénateur J. Michael Forrestall (*président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

Le président: Nous avons le plaisir d'accueillir ce matin des représentants du Canadien National: M. McBain, premier vice-président, Opérations, et M. Bob Dolan, vice-président, Ressources humaines.

Je vous cède la parole, monsieur McBain.

M. Jack McBain, vice-président, Opérations, Canadien National: Merci de nous donner l'occasion de vous présenter notre témoignage ce matin.

Notre exposé qui est un aperçu général de notre entreprise décrit certaines tendances en matière de sécurité, quelques programmes de sécurité que nous avons dernièrement mis au point, ainsi que certaines questions relatives à la réglementation.

Pour commencer, nous sommes avant tout une entreprise de chemin de fer, comme nous ne cessons de le dire depuis quelques années. Nous avons essentiellement la responsabilité de fournir des services de transport de qualité supérieure à nos clients; notre objectif est de faire du CN le meilleur chemin de fer en Amérique du Nord.

Notre réseau est transcontinental. En fait, nous sommes le seul chemin de fer en Amérique du Nord à être complètement transcontinental. Par tradition, nous sommes en mesure de desservir toutes les industries de ressources naturelles dans le Nord canadien, ainsi que tous les centres industriels. De même, nous sommes stratégiquement reliés aux transporteurs américains, par Chicago essentiellement.

En premier lieu, le CN a essayé ces dernières années de devenir concurrentiel au plan des prix; deuxièmement, nous avons essayé de remplir nos engagements de service à l'égard de nos clients; ensuite, en nous concentrant sur ces deux domaines, nous avons tenté de prendre de l'expansion. La sécurité est le fondement de notre entreprise et j'espère souligner ce point dans mon exposé.

Je vais vous montrer plusieurs tableaux qui indiquent les tendances en matière d'accidents ferroviaires pour ce qui est du transport des matières dangereuses, des accidents du travail et des accidents causés par des intrus.

Je commencerai par les tendances en matière de sécurité: par rapport aux chemins de fer américains de catégorie I, le CN n'a pas plus d'accidents sur ses voies principales depuis au moins 1990 ou en a encore moins. Les chemins de fer américains nous rattrapent, mais la performance du CN à cet égard reste égale ou supérieure à la leur. Vous pouvez voir une tendance légèrement à la hausse dans les résultats de 1996 que j'espère pouvoir expliquer plus en détail au fur et à mesure de mon exposé.

This is another way of depicting our position relative to the U.S. railways. We have consistently been the second or third best railway in terms of rail accidents in North America.

C.S.X. and N.S. railways have, for the last couple of years, been leading the pack, and we have used those railways as a benchmark to help to bring us up to the same level that they currently enjoy.

In terms of the transportation of dangerous goods incidents as a ratio of dangerous goods cars that have been transported, you can see that the trend is downward. There has been a 26-per-cent improvement, in fact, in the number of incidents as a percentage of the total cars that have been transported.

In fact, if you look at it another way, 99.92 per cent of all shipments of dangerous goods are incident free. There has been a dramatic increase, as shown by the solid line, in the number of shipments that we have handled. In fact, in this time period, there has been a 48-per-cent increase in the number of dangerous goods cars that we have transported, comparing 1996 to 1992.

Employee safety: We are quite proud of the record that we have achieved since 1989. We have a 59-per-cent improvement in the number of lost-time injuries since 1989. The trend, however, has flattened out since 1992. We are accelerating our efforts in that area, to achieve further improvements as we go forward. We have enjoyed a slight improvement since 1994.

To compare personal injuries, not only for CN, but also for the railway industry, to other transportation modes: In terms of employee injuries, of the four modes of transportation, the rail industry is leading the pack.

In terms of crossing accidents, we have, throughout time, been better than the U.S. railways. CN itself has been better than the U.S. railways in terms of the number of accidents at crossings per million train miles. You will notice, however, that the gap is closing. Our trend is relatively flat and the U.S. railways are, as I say, closing that gap.

The major reason for that is that they have an extensive program with the federal government and with the states to consolidate and close crossings. I would like to speak to that a little bit later, in terms of what we would like to see in the future for us to begin to have a downward trend in the number of accidents at crossings.

Looking at the ratio of crossing accidents per million miles for CN versus the U.S. railways, we are equal to or better than any of the U.S. railways. You might think that one of the reasons for that is that they have far more crossings than CN has in Canada, but in fact, that is not so. There are two crossings per mile in the U.S. and 1.9 crossings per mile in Canada. Hence, the number of crossings per mile is very similar, yet we continue to lead the pack in that area.

Voici une autre façon de décrire notre position par rapport aux chemins de fer américains. Le CN a toujours été le deuxième ou le troisième chemin de fer à enregistrer le moins d'accidents ferroviaires en Amérique du Nord.

Les chemins de fer CSX et NS sont en tête depuis quelques années et nous servent de modèles.

En ce qui concerne les incidents causés par le transport de matières dangereuses, par rapport au nombre de wagons de matières dangereuses, vous voyez que la tendance est à la baisse. On note en fait une amélioration de 26 p. 100 en ce qui concerne le nombre d'accidents comme pourcentage du nombre total de wagons.

Vu sous un autre angle, on peut dire qu'il n'y a pas d'accident dans 99,92 p. 100 de tous les transports de matières dangereuses. Comme le montre la ligne pleine, le nombre d'expéditions a considérablement augmenté. En fait, au cours de cette période, le nombre de wagons de matières dangereuses a augmenté de 48 p. 100 en 1996 par rapport à l'année 1992.

Au chapitre de la sécurité des employés, nous sommes fiers des résultats obtenus depuis 1989. On note une amélioration de 59 p. 100 en ce qui concerne le temps perdu pour accidents du travail depuis 1989. Cette tendance s'est toutefois stabilisée depuis 1992. Nous déployons plus d'efforts dans ce domaine pour améliorer encore davantage la situation. Depuis 1994, elle s'est légèrement améliorée.

C'est dans l'industrie ferroviaire qu'il y a le moins d'accidents du travail, si l'on compare cette industrie en général, le CN en particulier et les autres modes de transport.

Les chemins de fer canadiens ont toujours enregistré moins d'accidents aux passages à niveau que les chemins de fer américains. Le CN lui-même a connu moins d'accidents aux passages à niveau que les chemins de fer américains par million de trains-milles. Vous remarquerez toutefois que cet écart disparaît peu à peu. Notre tendance s'est relativement stabilisée et les chemins de fer américains rattrapent leur retard.

Cela s'explique essentiellement par l'existence d'un programme important de rationalisation et de fermeture de passages à niveau entre le gouvernement fédéral et les divers États. Je me propose de parler un peu plus tard de ce que nous aimerions faire pour commencer à afficher une tendance à la baisse en ce qui concerne le nombre d'accidents aux passages à niveau.

Il suffit de comparer le nombre d'accidents aux passages à niveau du CN par million de milles à celui des chemins de fer américains pour s'apercevoir que le CN ne connaît pas plus d'accidents que n'importe quel chemin de fer américain, voire même moins. On pourrait croire que c'est parce que les chemins de fer américains sont dotés de plus de passages à niveau que le CN au Canada, mais c'est loin d'être le cas. Aux États-Unis, il y a deux passages à niveau par mille et au Canada, 1,9 passages à niveau par mille. Par conséquent, le nombre de passages à niveau par mille est tout à fait semblable et pourtant, nous continuons à avoir de meilleurs résultats dans ce domaine.

Looking at it from just one more angle, in pure numbers, the number of accidents: There has been a 44-per-cent reduction in the number accidents since 1984; in CN it is been relatively flat, however, since 1990. What is disturbing is that the number of fatalities have remained steady throughout that entire period.

Last year, however, we had 29 nine fatalities, the lowest number since 1990, so that there is a slight positive trend in the last five years. Some interesting statistics that I can add to this are that 50 per cent of these crossing accidents occur at crossings where we have automatic warning devices, so that is not always the answer to safety at crossings; 40 per cent of these accidents involve trucks, while trucks make up only 20 per cent of the total road population. And finally, crossing accidents make up only one 1 per cent of the total road accidents in Canada. It is for that reason that I think we are having a very difficult time convincing municipalities and provinces that this is a very serious situation and that they must work with us in order to drive down these accidents at these crossings. It is just not a priority when you think of it as only 1 per cent of all the road accidents that they have in the various provinces.

This is, by far, the worst trend. Most of our other trends are trending downward, but with respect to trespasser accidents, there has been a 71-per-cent increase since 1984. Even more disturbing is that the number of fatalities from trespasser accidents has doubled since 1984.

Now, you could say that — and we do say — that a number of these are pure and simply suicides; in fact, coroners' reports indicate that about 40 per cent of these fatalities are suicides. However, having said that, a lot of work has to be done to minimize the trespassing on our property, to minimize the incidents that occur when trespassers are on our property, and definitely to reduce the fatalities. I would like to speak about some recommendations in this area later on in the presentation.

When you think of trespassers, think of not only pedestrians, but also of cross-country skiers and people on all-terrain vehicles, which includes skidoos. The use of all-terrain vehicles is increasing dramatically, a fact which contributes to the dramatic increase in the number of incidents. It also helps us to focus on those areas in terms of preventing future accidents.

In summary, our conclusion — and I think the statistics bear this out — is that rail transportation in North America is safe. CN is amongst the safest of the North American railways. However, 1996 was a difficult year, primarily due to severe winter conditions.

I will spend a few minutes reviewing with you the analysis that we went through after 1996, to ensure that we return to the normal level of incidents that we have enjoyed in the past.

Although some detail is involved, I thought it was important to cover off some of the trend analysis that we conducted on our 1996 accidents. The primary causes of accidents on our main tracks were, as shown on the screen, track defects, rail defects, and bearing failures on locomotives and cars. Our response was to

Examinons le nombre d'accidents sous un autre angle: depuis 1984, on note une baisse de 44 p. 100 du nombre des accidents; au CN, ce pourcentage s'est relativement stabilisé depuis 1990. Ce qui est inquiétant, c'est que le nombre des accidents mortels est resté constant tout au long de cette période.

L'année dernière, toutefois, il n'y a eu que 29 accidents mortels, soit le nombre le plus bas depuis 1990, si bien que la tendance est légèrement positive ces cinq dernières années. Autre statistique intéressante, 50 p. 100 de ces accidents aux passages à niveau se produisent à des passages à niveau dotés de dispositifs automatiques d'avertissement, ce qui prouve que ces dispositifs n'offrent pas toujours la meilleure solution; 40 p. 100 de ces accidents mettent en cause des camions, alors que ces véhicules ne représentent que 20 p. 100 du trafic routier total. Enfin, les accidents aux passages à niveau ne représentent que 1 p. 100 du nombre total des accidents routiers au Canada. C'est sans doute pour cette raison que nous avons beaucoup de mal à convaincre les municipalités et les provinces de la gravité de la situation et de la nécessité pour elles de travailler avec nous pour diminuer le nombre des accidents aux passages à niveau. Pour les diverses provinces, ce n'est pas une priorité, puisque cela ne représente que 1 p. 100 de tous les accidents routiers.

Il s'agit, de loin, de la pire tendance. La plupart de nos autres tendances sont à la baisse mais, depuis 1984, les accidents causés par des intrus ont augmenté de 71 p. 100. Plus inquiétant encore, dans la catégorie des accidents causés par des intrus, le nombre des accidents mortels a doublé depuis 1984.

Vous pourriez dire — et c'est ce que nous disons — qu'un certain nombre de ces accidents sont purement et simplement des suicides; en fait, d'après les rapports de coroners, près de 40 p. 100 de ces accidents sont des suicides. Ceci étant dit, il faut s'efforcer de diminuer les cas d'intrusion, diminuer le nombre des accidents causés par suite d'intrusion et bien entendu, diminuer le nombre des accidents mortels. J'aimerais un peu plus tard dans mon exposé parler de quelques-unes des recommandations faites à cet égard.

Les intrus ne sont pas seulement des piétons; ce sont aussi des skieurs de fond et des véhicules tout terrain, ce qui comprend les motoneiges. Il y a de plus en plus de véhicules tout terrain, ce qui contribue à l'augmentation importante du nombre d'accidents. Pour ce qui est de la prévention des accidents, nous nous intéressons tout particulièrement à ces nouveaux genres d'intrus.

En résumé, nous en concluons — et je crois que les statistiques le confirment — qu'en Amérique du Nord, le transport ferroviaire est sécuritaire. Le CN se classe parmi les chemins de fer les plus sûrs d'Amérique du Nord. Toutefois, l'année 1996 a été difficile, en raison essentiellement d'un hiver rigoureux.

Je vais m'attarder quelques instants avec vous sur l'analyse de 1996; il s'agissait de s'assurer que le nombre d'accidents ne serait pas plus élevé que dans le passé.

Bien que certains détails s'imposent, j'ai pensé qu'il était important d'examiner l'analyse des tendances que nous avons réalisée au sujet des accidents survenus en 1996. Comme vous pouvez le voir à l'écran, les accidents sur les voies principales ont été essentiellement causés par des défauts de voie, des défauts de

increase the level of training for our field forces, to increase the track inspections that we do with our ultrasonic equipment.

In terms of rail defects, the number of ultrasonic rail tests that we do on our rail in winter has increased dramatically. In fact, we are now doing 50 per cent of our total rail inspection with ultrasonic equipment in the four winter months. I might digress for a moment by saying that in the winter, when the road bed is frozen, any slight imperfection in the wheels, or any slight imperfection that might have been rolled into the rail when it was manufactured, manifests itself into a rail break during those winter conditions. Hence, for that reason, and as a result of the analysis that we did after last winter, 50 per cent of our ultrasonic testing is done in the four winter months, and that has caused a dramatic reduction in the number of rail failures.

In fact, we have had more than a 50-per-cent reduction in in-service rail failures on our main line corridor in January and February of this year, versus last year, through these procedures that we have put in place.

Wheel impact load detectors: We are the leading North American railway in the use and development of wheel impact load detectors, and you might ask how this relates to rail defects. Well, you can imagine that a wheel defect, in cold winter conditions, virtually hammers on the rail and accelerates any problem that may have been rolled into the steel to start with. Therefore, it is for that reason that we developed, and now have in place, 11 of these impact detectors. These impact detectors are strategically located across the country. Where they are located, the results of every car and every wheel that passes over those impact detectors are fed into a central computer system. We analyse the data, and in some cases take immediate action to take a car off of a train; in other cases, where there is not readily a danger, we move the car to the next terminal and then remove it and do the necessary repair work. This action, in addition, has resulted in a major reduction in the number of rail failures that we have had on our line this winter.

In terms of bearing failures, we have a series of what we call hot box detectors, or bearing detectors, that are beside the track, roughly every 25 to 30 miles. Through the analysis that we conducted last winter, we concluded that it was necessary to increase the spacing of our hot box detectors. Thus, last summer we installed 11 additional detectors, most of them in Northern Ontario, and we are embarking on a \$7-million program, this year and next, of additional detectors.

Our plan, in key corridors across Canada, is to reduce the spacing of our hot box detectors by one-half, the result of which, we believe, will be a reduction in rail accidents caused by bearing failures. As well, we are replacing 60 per cent of our high horsepower locomotive fleet. The older fleet had a suspension bearing issue that we have been able to minimize through maintenance practices, but the real solution is to replace that older fleet. We have a program in place and have already replaced more

rail et la détérioration des coussinets de locomotives et de wagons. Nous avons réagi en améliorant la formation de notre personnel et en augmentant le nombre d'inspections des voies à l'aide de matériel à ultrasons.

En ce qui concerne les défauts de rail, le nombre d'essais par ultrasons que nous effectuons l'hiver a considérablement augmenté. En fait, 50 p. 100 de l'inspection totale des rails se fait pendant les quatre mois d'hiver à l'aide de matériel à ultrasons. Je ferais une digression en disant qu'en hiver, lorsque l'assiette de route est gelée, toute imperfection des roues ou des rails se traduit par une rupture de rail. C'est donc pour cette raison et par suite de l'analyse effectuée l'hiver dernier que 50 p. 100 de nos essais par ultrasons se font pendant les quatre mois d'hiver, ce qui a considérablement diminué le nombre de ruptures de rail.

En fait, grâce à ces nouvelles façons de procéder, nous avons eu 50 p. 100 de ruptures de rail de moins dans nos grands couloirs en janvier et février, par rapport à l'an passé.

Détecteurs de charge de roue: nous sommes en tête des chemins de fer nord-américains pour ce qui est de l'utilisation et de la mise au point de détecteurs de charge de roue. On peut se demander en quoi cela influe sur les défauts de rail. Et bien, on peut imaginer que par temps froid, un défaut de roue se répercute sur le rail et intensifie tout risque de problème existant au niveau de l'acier. C'est donc pour cela que nous avons mis au point 11 détecteurs de charge de roue qui sont situés de manière stratégique dans tout le pays. Les résultats du passage de tous les wagons et de toutes les roues sur ces détecteurs de charge de roue arrivent dans un système informatisé central. Nous analysons les données et, dans certains cas, prenons des mesures immédiates pour éliminer un wagon du train; dans d'autres cas, lorsqu'il n'y a pas de danger immédiat, nous amenons le wagon jusqu'au terminal suivant pour le réparer. Ces mesures ont permis de diminuer considérablement le nombre de ruptures de rail cet hiver.

En ce qui concerne la détérioration des coussinets, nous avons des détecteurs de boîtes chaudes, ou détecteurs de coussinets, situés le long de la voie, tous les 25 ou 30 milles environ. L'analyse que nous avons effectuée l'hiver dernier nous a permis de conclure qu'il fallait augmenter le nombre de nos détecteurs de boîtes chaudes. Nous avons donc l'été dernier installé 11 détecteurs supplémentaires, la plupart dans le nord de l'Ontario, et nous avons pour cette année et l'année prochaine un programme d'installation de détecteurs supplémentaires de 7 millions de dollars.

Dans nos principaux couloirs canadiens, nous prévoyons diminuer de moitié l'espacement de nos détecteurs de boîtes chaudes, car nous pensons que c'est ainsi que l'on arrivera à diminuer le nombre des accidents ferroviaires causés par la détérioration des coussinets. De même, nous remplaçons 60 p. 100 des locomotives de grande puissance à cause d'un problème de paliers de suspension. Nous sommes arrivés à contrôler ce problème grâce à des mesures d'entretien, mais le remplacement

than 25 per cent of that fleet. As I say, we plan to replace 60 per cent of that fleet in the near future.

Yard accidents: In this case, rule infractions more than equipment and material failure are responsible, as you saw, for our main track accidents. Therefore, side collisions in yards, switch-handling accidents, improper securement of equipment, among others, cause cars to move in an uncontrolled fashion.

Our reaction to that was to increase the level of instruction to our employees in our yards, to improve on our training programs, and to do a number of audit performance reviews. We have local audit teams and a system audit team moving across the country to verify that the processes in our yards are sufficient to support an improvement in these three critical areas.

What are the results of all this? In five of the six areas that were a problem last year, we have had substantial improvement; in fact, if you look at our main track accidents in total, up to this point of the year, we have a 20-per-cent reduction in our main track accidents and an 18-per-cent reduction in our yard accidents. Hence, we believe that while we did have a surge in accidents last winter, we have properly analysed the trends, and we have action plans in place that are already showing results. And we are not stopping here; we are working on a number of other areas.

CN has one of the top methodologies for testing our track geometry. We have two test cars which use ultrasonic. We have one that works in Eastern Canada, one Western Canada, and we run them on a continual basis, primarily on our main line. In fact, our main line territory sees these cars four to five times a year. These cars, through ultrasonic and electronic means, detect any geometric conditions in the track. Unlike most other railways, we do it under dynamic conditions.

Our equipment has the capability of loading up to the axle loads that we actually handle on our trains, and through that process we believe —

The Chairman: Full axle load on your test car?

Mr. McBain: Exactly. We have various standards, depending on whether we run our trains on our main line corridor or on our secondary branch lines. Some of our lower-density branch lines have lighter axle loads, so when we use this car on those territories we reduce the total load in this test car and test it at actual conditions. On our main track, we increase the total ballast that we handle in this test car, to bring it up to the total axle loads of our actual cars. As a result, we believe that we are testing our

de ces vieilles locomotives s'impose. Le programme actuel nous a déjà permis de remplacer plus de 25 p. 100 de ces locomotives. Comme je l'ai dit, nous prévoyons remplacer 60 p. 100 de ces locomotives dans le proche avenir.

Accidents dans les gares de triage: dans ce cas, ce sont davantage les infractions au règlement que le bris de matériel et d'équipement qui sont la cause, comme vous l'avez vu, de nos accidents sur les voies principales. Par conséquent, les collisions de côté dans les gares de triage, les accidents associés aux manoeuvres d'aiguillage, le mauvais arrimage de l'équipement, parmi tant d'autres, perturbent le mouvement des wagons.

Nous y avons réagi en intensifiant les directives à l'intention de nos employés dans nos gares de triage, en améliorant nos programmes de formation et en procédant à un certain nombre de vérifications de rendement. Nous disposons d'équipes de vérification locales de même que d'une équipe de vérification du système qui se déplace d'un bout à l'autre du pays pour déterminer si les méthodes utilisées dans nos gares de triage nous permettent d'apporter des améliorations dans ces trois secteurs cruciaux.

Qu'en est-il des résultats? Dans cinq des six secteurs où des problèmes se sont posés l'an dernier, nous constatons une nette amélioration. En fait, si vous jetez un coup d'oeil aux accidents qui se sont produits sur nos voies principales, jusqu'à la même période de l'année, vous constatez qu'ils ont diminué de 20 p. 100. La diminution est de 18 p. 100 dans nos gares de triage. De là, nous croyons que malgré la vague d'accidents de l'hiver dernier, nous avons bien analysé les tendances et nous avons mis en place des plans d'action qui donnent déjà des résultats. Et nous ne nous arrêtons pas là. Nous continuons à travailler dans un certain nombre d'autres secteurs.

Le CN utilise l'une des meilleures méthodes pour contrôler l'état géométrique de ses voies. Nous avons deux voitures de contrôle équipées de matériel à ultrasons. L'une d'entre elles circule dans l'Est et l'autre dans l'Ouest, en permanence, surtout sur notre voie principale. En fait, ces voitures couvrent l'ensemble de notre voie principale quatre ou cinq fois par année. Ces engins, au moyen d'ultrasons et de mesures électroniques, détectent toutes les conditions géométriques dans la voie. À la différence de la plupart des autres compagnies de chemin de fer, nous effectuons le contrôle dans des conditions dynamiques.

Nous sommes en mesure de répartir par essieu les charges que nous transportons habituellement sur nos trains et par l'entremise de ce processus, nous croyons...

Le président: Une pleine charge par essieu sur vos voitures de contrôle?

M. McBain: Tout à fait. Nous appliquons diverses normes, selon que nos trains circulent sur notre ligne principale ou sur nos lignes secondaires. Certaines de ces lignes secondaires à plus faible densité ont des charges par essieu inférieures. Lorsque nous y utilisons cette voiture, nous diminuons alors la charge totale et nous effectuons le contrôle dans les conditions réelles. Sur notre voie principale, nous augmentons le ballast total de la voiture de contrôle afin qu'il corresponde aux charges totales par essieu de

track under real conditions, even though it is just a two-car consist that we pull behind a locomotive when we do this testing.

This testing, of course, takes place only four or five times a year. It serves as a complement, an addition, to our visual inspections. Under regulation, qualified personnel test our main line visually at least twice a week. This test car is primarily a maintenance tool; however, it has the capability to print out, instantaneously, any defects that might cause an unsafe condition that have to be repaired immediately. In this regard, troops are deployed immediately behind this car. They are able either to slow down the trains, where we see an unsafe condition, or to make a repair in order to run our trains at track speed; so we think this is a very effective tool.

We bring Transport Canada and Transport Safety Board officials on this car on a regular basis, so they are fully aware of the capabilities of the cars and the results that we draw from it. I think that is all I need to say about our test car, unless there are questions at the end.

You might have heard a little bit about beltpack operation. We have pioneered the use of beltpacks, remote control devices, in our yards. A number of railways — CP is now using the beltpack device that we developed in CN. Essentially, it is a remote control device that our employees use in the yard to operate the yard engines while standing on the ground.

The main responsibility of these employees is to handle the switches and to couple the cars. While we implemented this as a productivity initiative, an improvement in safety has been realized; the individual on the ground is actually the one who is controlling the locomotive. As a result, we are not relying on hand signals or radio communication in order to ensure that we do not have any incidents. The result of this is that it has done everything that we have asked of it, in terms of productivity, with the additional benefit of improving safety in our yards.

Last year, we embarked, with CP and VIA, on a pilot project which we called Canalert. I believe it was the first scientific approach to fatigue that has been taken in any North American railway. The results of our pilot test have been very encouraging and have caused us to develop a plan which will see full implementation throughout our system in 1997.

I will say, also, that the results were so encouraging that the entire U.S. railway system is now embarking on a similar process — to understand the biological problems in trying to work in a twenty-four hour time period, such as we do with our main track operation. The pilot project determined that there were at least four key areas where we could counter fatigue in our running

nos wagons. Ainsi, nous croyons contrôler nos voies dans des conditions réelles, même si nous n'utilisons pour se faire que deux wagons attelés à une locomotive.

Ce contrôle, bien sûr, n'est effectué que quatre ou cinq fois l'an. Il vient compléter nos inspections visuelles. Conformément au règlement, des employés compétents contrôlent visuellement notre ligne principale au moins deux fois par semaine. Cette voiture de contrôle est surtout un outil d'entretien. Cependant, elle peut sortir instantanément un imprimé de toute défectuosité qui pourrait constituer un danger et qui exige d'être immédiatement réparée. À cet égard, des équipes sont déployées sur-le-champ derrière cette voiture, soit pour ralentir les trains, lorsque nous repérons une situation dangereuse, soit pour effectuer une réparation pour que nous puissions faire circuler nos trains selon la vitesse en voie. Il s'agit, à notre avis, d'un outil très efficace.

À intervalles réguliers, nous faisons monter à bord ce cette voiture de contrôle des représentants de Transports Canada et du Bureau de la sécurité des transports pour qu'ils soient tout à fait au courant de son potentiel et des résultats qu'elle nous apporte. Je crois que c'est tout ce que j'ai besoin de dire au sujet de notre voiture de contrôle, à moins que vous ayez des questions à la fin de mon exposé.

Vous avez peut-être beaucoup entendu parler de la commande de nos locomotives au moyen du pupitre portable. Nous avons été les premiers à utiliser les pupitres portables, des dispositifs télécommandés, dans nos gares de triage. Un certain nombre de compagnies de chemin de fer... le CP utilise maintenant le pupitre portable que nous avons mis au point au CN. Il s'agit pour ainsi dire d'un dispositif télécommandé que nos employés utilisent dans la gare de triage pour diriger les locomotives lorsqu'elles s'y trouvent.

La principale tâche de ces employés consiste à manoeuvrer les aiguillages et à atteler les wagons. Bien que nous comptions accroître la productivité en utilisant ces pupitres, nous avons aussi amélioré la sécurité; l'employé sur place est en fait celui qui commande la locomotive. Ainsi, nous ne nous en remettons pas aux signaux manuels ou à la communication radio pour nous assurer qu'il n'arrive pas d'incidents. Ce dispositif nous a permis d'une part d'atteindre tous les objectifs visés en matière de productivité et, d'autre part, d'améliorer la sécurité dans nos gares de triage.

L'an dernier, nous avons entrepris, de concert avec le CP et VIA Rail, un projet pilote que nous avons appelé Canalert. Je crois qu'il s'agissait de la première étude scientifique du genre portant sur la fatigue à être entreprise par une société ferroviaire en Amérique du Nord. Étant donné les résultats très encourageants de notre étude, nous avons mis au point un plan qui sera intégralement mis en oeuvre au sein de notre système en 1997.

Je dirai aussi que les résultats ont été à ce point encourageants que tout le système ferroviaire américain se lance à l'heure actuelle dans un processus similaire afin de comprendre les problèmes biologiques qui se posent lorsque nous tentons de faire effectuer le travail sur une plage de 24 heures, comme nous le faisons sur notre voie principale. Le projet pilote a fait ressortir au

trade employees, and the primary change that we have to make is in work scheduling.

Providing a predictable work schedule for our running trades or for our train crew employees is key to reducing fatigue. Also important is lifestyle training — what employees can do at home to better prepare them to come to work in a fit condition. Changing the ergonomics in our cab, for example; providing head phones and speakers so that the extraneous noises of the locomotive are minimized, to allow them to concentrate on their job and to be able to converse more easily between each other in the locomotive cab; and finally, to provide better rest facilities for our employees, so that when they do have an opportunity to get some rest, either before they come to work or at the end of a run, the atmosphere would be conducive to getting the eight or ten hours of rest that they might require.

This is a very major change in railway culture. In fact, the irony here is that it is such a major change in culture, that we are running into a few roadblocks with some of our employees and with some of our unions. Those employees who participated in the pilot project are begging me to have this implemented right across the country.

Almost all of our employees who have been involved, even remotely, in this program realize that it has huge benefits, not only while they are work, but also in terms of their social life. This whole idea of work scheduling is such a dramatic change that we do have a few issues with some employees and some union leaders in this area. I do not want to pretend to you that this is all smooth sailing, but I am stating categorically that this is the solution to minimizing fatigue in the railway industry in North America.

We have embarked on quite an extensive monitor program, an analysis program. We have, as I described earlier, audit teams, that are made up, in some local yards, of local employees and front line supervisors. As well, we have supplemented that with system audit teams that go across the country to ensure that procedures and processes are being carried out in the manner that we have established in our written procedural guides.

We have also stepped up the field observations that are required by our supervisors, in order to force them to get out on the property and talk to employees about processes and actions. We are into root-cause analysis in a very detailed way, to ensure that we understand completely the root cause of any one of our main track or yard accidents. We do a lot of work on trend analysis, in order to determine areas where there are weaknesses, some of which I have described already.

We are ensuring accountability at all of our supervisory levels. We are, as I say, forcing additional personal contact. Zero tolerance is a phrase that you will hear from both CN and from our unions. There is a lot of misunderstanding about our meaning of zero tolerance. I will take a few seconds here to say

moins quatre secteurs clés où nous pourrions contrer la fatigue chez notre personnel roulant. Le changement principal qu'il nous faut apporter touche à l'horaire de travail.

Pour diminuer la fatigue, nous devons avant tout fournir un horaire de travail prévisible à notre personnel roulant ou à notre équipe de trains. Nous devons également leur donner une formation pour un meilleur style de vie, ce que les employés peuvent faire chez eux pour mieux se préparer à accomplir leur travail en pleine forme. Nous devons aussi modifier l'ergonomie de notre cabine, par exemple fournir des casques et des haut-parleurs afin de réduire au minimum les bruits parasites de la locomotive, ce qui permettra aux occupants de se concentrer sur leur travail et de converser plus facilement entre eux de même que fournir de meilleures installations de repos à nos employés afin qu'ils puissent se détendre, avant de se présenter au travail ou à la fin d'un quart, en y créant une ambiance qui leur permettrait de bénéficier des huit ou dix heures de repos dont ils pourraient avoir besoin.

Il s'agit d'un très grand changement dans la culture ferroviaire. En fait, l'ironie veut qu'il soit à ce point important que nous nous butions à certains barrages de la part de certains de nos employés et de nos syndicats. Les employés qui ont participé au projet pilote me supplient de l'appliquer d'un bout à l'autre du pays.

La plupart de nos employés qui ont participé, même de loin, à ce programme se rendent compte des énormes avantages qu'il comporte non seulement au travail mais aussi dans leur vie sociale. Toute cette idée de calendrier de travail est à ce point un changement radical que cela pose un problème avec certains employés et certains chefs de syndicats. Je ne veux pas prétendre que tout va pour le mieux dans le meilleur des mondes, mais je dis carrément qu'on arrivera par là à réduire la fatigue au minimum dans l'industrie ferroviaire en Amérique du Nord.

Nous nous sommes lancés dans un programme de contrôle exhaustif, un programme d'analyse. Nous disposons, comme je l'ai dit plus tôt, d'équipes de vérification qui sont constituées, dans certaines gares de triage locales, d'employés locaux et de superviseurs de première ligne. Nous y avons ajouté des équipes de vérification de système qui parcourent le pays pour s'assurer que les processus et les procédés sont suivis conformément à nos guides de procédures.

Nous avons aussi multiplié les observations de terrains qui sont exigés de nos surveillants, afin de les obliger à se rendre sur place et à parler aux employés au sujet des processus et des mesures. Nous procédons à des analyses détaillées afin de nous assurer que nous comprenons parfaitement la cause profonde de n'importe quel des accidents qui se produisent sur notre voie principale ou dans nos gares de triage. Nous consacrons beaucoup de temps à l'analyse des tendances afin de repérer les secteurs qui comportent des faiblesses et je vous ai déjà parlé de quelques-unes d'entre elles.

Nous nous assurons que tous nos superviseurs à tous les niveaux rendent des comptes. Nous imposons, je le répète, des contacts personnels additionnels. La tolérance zéro est une expression que vous entendrez tant de la part du CN que de nos syndicats. On se méprend beaucoup sur le sens que nous donnons

that zero tolerance, for us, means that a supervisor, any one of us in CN, is responsible, whenever we observe something that we believe or know is unsafe, to correct it and to talk to employees about why it is unsafe and what should be done to change it.

That concept of zero tolerance is quite different from the one that some of our union leaders are conjuring up. To them, it means instant dismissal. That is not what we are about at all. We are into correction, training, guidance and coaching. Oftentimes, the blame in the past has been on the part of our supervision, who have possibly turned a blind eye to something. For that reason, we are asking our supervisors to focus on zero tolerance, even if they are not sure of an issue; to stop to talk to employees to make sure that between them they have an understanding of the safe way to conduct an operation.

We do not do enough competency and efficiency testing. This is an area that we are going to expand this year. We have done, however, a fair amount of skills training for our supervisors, primarily in the area of communication and how to do a better job of coaching in the area of safety. We have done an awful lot to revise and revisit our operating practices, where necessary.

We spend \$50 million a year on training, 80,000 hours per year; 80 per cent of that is either directly or indirectly related to safety. Most of our safety training is based on practical demonstrations; a lot of practice and a lot of performance testing takes place in our training programs. In fact, we have won several North American railway awards for outstanding training packages.

The success of our safety program, particularly in the area of personal injuries, in my view, is primarily due to the involvement of our safety and health committees. We have 80 safety and health committees throughout our system, made up of front-line supervisors and employees. We encourage these committees to work together, to do their own local trend analysis, to provide their own initiatives on methods to improve safety, and then we encourage our supervisors to support and implement ideas that come from those safety and health committees.

We have a number of meetings, tailgate meetings, or activities which we do on a daily basis when we start the work day. We have incentive programs to encourage employees to think on the job and off the job about safety. I believe that we are the only railway in North America to have an ombudsman, something this we established several months ago. The purpose of the ombudsman is that if an employee is frustrated about not being able to get solutions to workplace concerns or issues, he has another avenue that he can use to explore issues and to have concerns taken care of.

à cette expression. Je prends quelques secondes pour vous dire que nous entendons par là qu'un surveillant, n'importe qui d'entre nous au CN, est tenu, toutes les fois qu'il est témoin d'une situation qui pourrait être dangereuse selon lui, de corriger la situation et de dire aux employés pourquoi il y a un danger et ce qu'il faudrait faire pour changer les choses.

Le sens que nous donnons à cette expression n'a donc rien à voir avec ce que laissent entendre certains de nos chefs syndicaux. Pour eux, tolérance zéro signifie un renvoi immédiat. Ce n'est pas ce que nous cherchons. Nous nous attachons plutôt à corriger la situation, à former nos superviseurs, à guider et à encadrer nos employés. Il est arrivé à maintes reprises par le passé que la faute soit imputable à nos superviseurs qui ont probablement fermé les yeux devant certaines situations. Nous leur demandons donc de s'attacher à la tolérance zéro, même s'ils ne sont pas sûrs de leur coup, et de s'arrêter pour parler aux employés afin d'être bien sûrs qu'ils s'entendent de part et d'autre sur la façon d'exécuter une opération en toute sécurité.

Nous ne vérifions pas suffisamment la compétence et l'efficacité. Ce sont des aspects que nous allons développer cette année. Cependant, nous avons offert à nos superviseurs passablement de formation pour qu'ils acquièrent de nouvelles compétences. Nous leur avons surtout appris à communiquer avec les employés et à mieux les encadrer en matière de sécurité. Nous avons beaucoup travaillé pour réviser et revoir nos pratiques d'exploitation, lorsque cela s'imposait.

Nous consacrons chaque année 50 millions de dollars à la formation ce qui représente 80 000 heures, dont 80 p. 100 sont reliées directement ou indirectement à la sécurité. Presque toute notre formation en matière de sécurité comporte des démonstrations. Nous y intégrons beaucoup de cours pratiques et nous vérifions le rendement. En fait, nous avons gagné plusieurs prix ferroviaires en Amérique du Nord pour nos trousseaux de formation exceptionnelles.

La réussite de notre programme de sécurité, surtout en ce qui a trait aux blessures personnelles, est surtout attribuable selon moi à la participation de nos comités d'hygiène et de santé. Nous en avons 80 au sein de notre système qui sont constitués de superviseurs de première ligne et d'employés. Nous encourageons ces comités à collaborer, à faire leur propre analyse des tendances, à mettre en place leurs propres méthodes pour améliorer la sécurité et nous incitons nos superviseurs à souscrire aux idées qui en émanent et à y donner suite.

Nous avons un certain nombre de réunions ou d'activités que nous tenons quotidiennement au début de la journée de travail. Nous disposons de programmes d'encouragement pour inciter les employés à penser à la sécurité tant au travail qu'ailleurs. Je crois que nous sommes la seule compagnie ferroviaire en Amérique du Nord à avoir un ombudsman, un poste que nous avons créé il y a plusieurs mois. Nous mettons ainsi à la disposition de l'employé frustré qui n'a pu trouver une solution à ses problèmes au travail un autre moyen d'explorer les questions et de chercher des solutions.

In terms of the transportation of dangerous goods, since 1988, we have had a TransCaer program, which goes a long way to working with communities and first responders as to methods to respond better to incidents involving dangerous goods.

We have safe handling awards that we issue to our customers. You can think of dangerous goods incidents as accidents caused by derailments, but there is also the issue of leaking valves and manhole covers on these cars not being properly attached. That activity is done by our customers, and we have an excellent program with our customers to ensure that they follow the proper processes, so that we do not have leaks and spills.

We use a computer risk model to try to minimize the level or risk through some key corridors. In British Columbia, we have recently embarked on a pilot project entitled Operation Respond, which is really a subset, in my view, of TransCaer. TransCaer provides, within about 30 minutes, all of the information that first responders might need to react to a dangerous goods accident. First operation respond, as I see it, as it is working to this point, provides a more immediate number to somebody who, although he may be first on the scene, might not be a typical fire department or police department first responder. It enables the first person on the scene to get some information about the goods that may be involved in the accident. We are not very far down the road in this pilot project, but we are encouraging by what we see today.

On crossing safety, CN is represented on the deputy minister's task force. Together, we have a goal of reducing accidents by 50 per cent over ten years. We have pioneered the use of an 1-800 emergency number at our crossings. A number is posted at these crossings so that a person on the scene can call us if, for instance, a vehicle is stranded on the crossing. This gives us an excellent opportunity to provide an immediate response — to stop trains, if necessary. The CN police have spent a lot of time in the schools and in the communities in an effort to educate people about the dangers of unsafe practices at crossings. As well, we are promoting, along with Transport Canada — although this is an area that I would like to pursue even more — the closing and consolidation of crossings as another means to minimize the number of accidents that we have at our crossings in Canada.

The number one issue — I am doing this in reverse order — is trespassers and trespasser accidents, as you saw from the previous graphs. We have been working with local police forces to develop strategies to minimize the number of trespassers that are on our property. We have put up billboards in locations where we know there is a higher frequency of trespassers. We have done some

En ce qui a trait au transport des marchandises dangereuses, nous disposons depuis 1988 d'un programme TransCaer qui contribue grandement à planifier avec les collectivités et les premiers intervenants des moyens pour mieux réagir aux incidents reliés au transport de marchandises dangereuses.

Nous remettons à nos clients des récompenses pour la manipulation sécuritaire. Lorsque nous pensons aux incidents concernant des marchandises dangereuses, ce sont les accidents causés par les déraillements qui nous viennent à l'esprit, mais il ne faut pas oublier les soupapes non étanches et les couvercles de trous d'hommes mal fermés sur les wagons. Ce sont nos clients qui se chargent de cette opération et nous mettons à leur disposition un excellent programme qui leur permet de suivre les directives appropriées pour nous éviter des problèmes de fuites et de déversements.

Nous utilisons un modèle de risque informatisé pour essayer de réduire au minimum le niveau des risques tout au long de certains corridors principaux. En Colombie-Britannique, nous nous sommes récemment engagés dans un projet pilote intitulé «Operation Respond» qui est vraiment, selon moi, un sous-programme de TransCaer. TransCaer fournit, en quelque 30 minutes, toute l'information dont les premiers intervenants pourraient avoir besoin pour réagir à un accident concernant des marchandises dangereuses. Premièrement, le programme Operation Respond, tel qu'il fonctionne jusqu'à maintenant, fournit un numéro plus direct à quelqu'un qui, même s'il est peut-être le premier sur les lieux, pourrait ne pas être un service d'incendie ou un service de police type. Il permet à la première personne qui se rend sur les lieux de se renseigner au sujet des marchandises qui peuvent être en cause dans l'accident. Nous n'avons pas beaucoup progressé dans ce projet pilote, mais nous sommes encouragés par ce que nous voyons aujourd'hui.

En ce qui a trait aux passages à niveau, le CN dispose d'un représentant au sein du groupe de travail du sous-ministre. Nous nous sommes fixé comme objectif de réduire de 50 p. 100 le nombre d'accidents sur une période de 10 ans. Nous avons été l'une des premières compagnies à utiliser un numéro d'urgence 1-800 à nos passages à niveau. En composant le numéro affiché à ces passages à niveau, une personne qui se trouve sur les lieux peut nous appeler, si, par exemple, un véhicule reste pris sur la voie, ce qui nous fournit une excellente occasion d'intervenir immédiatement, d'arrêter les trains, au besoin. La police du Canadien National a passé beaucoup de temps dans les écoles et dans les collectivités, pour sensibiliser les gens aux dangers que représentent les comportements dangereux aux passages à niveau. De même, nous préconisons, de concert avec Transports Canada — même s'il s'agit de domaines que j'aimerais approfondir davantage — la fermeture et le regroupement des passages à niveau comme autres moyens de réduire au minimum le nombre d'accidents qui s'y produisent au Canada.

Le principal problème — je procède par l'ordre inverse — ce sont les intrus et les accidents dont ils sont victimes, comme vous l'avez vu dans les graphiques précédents. Nous collaborons avec les forces policières locales à la mise au point de stratégies qui nous permettront de réduire au minimum le nombre d'intrus qui circulent sur notre propriété. Nous avons placardé des affiches aux

work, through our CN police force, with snowmobile clubs and cross-country ski clubs, to impress upon them the dangers of operating their vehicles on our right-of-way, and we are a very major participant in Operation Lifesaver.

I will introduce this slide by saying that, along with my other responsibilities at CN, I am the co-chairman of a senior advisory committee on drugs and alcohol. My co-chairman is a senior union official. This committee is made up of senior unit officials, as well as senior company officials. Our primary responsibility is to ensure that employees' concerns are being addressed and that our Employee and Family Assistance Program is meeting the needs of all of our employees.

We meet twice a year. It is a very effective way for us, as management, to work with unions, to ensure that we have a proactive program. I can inform you, in more details, of the questions and answers that we get into, if you like, but I believe that ours is one of the most effective programs of any industry in North America, not just the railway industry.

Having said that, there is still an issue that concerns us, relative to our overall safety program. It is for that reason that we developed a new and improved drug and alcohol policy. That policy is being put into effect in mid-March. The emphasis in this new policy is still on prevention, still on referral to our EFAP programs, however we are stepping up, if you like, the testing provisions. We are making it very clear in this policy, we are making it very clear to our employees and to our supervisors, that there is going to be more testing. We will ensure and insist that there is a rigorous new application in the future. This is a new thrust. Although it does not do everything we would like, we are embarking on it as of the March 15.

The Railway Safety Act: We believe that it is very progressive, in that it allows the industry to manage safety while at the same time ensuring that Transport Canada monitors and enforces compliance in all of the things that we say that we will do. Union consultation is required whenever we have new rule making or new regulations. The RSA review committee, which concluded in 1994, confirmed that railway safety performance in Canada is good. In that regard, I conclude here by saying that we are very satisfied with the Railway Safety Act as it now stands.

In the area of regulatory issues, we would like to see a more analytical approach to safety. We would like to ensure that more assessment is done of the relative risks, through the benchmarking and analysis of the statistics. We would like to see a better allocation of resources, where they can provide the best payback for safety.

There is a lot of good work in this area now, but I think by being a little more analytical and assessing the cost benefit of the

endroits où nous savons que les intrus pénètrent plus fréquemment. Notre Police du CN a travaillé de concert avec les clubs de motoneigistes et de fondeurs pour leur faire bien comprendre les dangers auxquels ils s'exposent en circulant sur notre emprise. De plus, nous sommes un des principaux participants à l'Opération Gareautrain.

Je présenterai cette diapositive en disant qu'à mes autres responsabilités au CN s'ajoute ma charge de coprésident d'un comité consultatif principal sur la drogue et l'alcool. L'autre coprésident est un cadre syndical supérieur. Ce comité se compose de cadres syndicaux supérieurs de même que de cadres supérieurs de compagnies. Nous devons surtout nous assurer qu'il est tenu compte des préoccupations des employés et que notre programme d'assistance aux employés et aux familles répond aux besoins de tous nos employés.

Nous nous rencontrons deux fois l'an. La direction dispose ainsi de moyens très efficaces pour collaborer avec les syndicats afin de garantir que nous disposons d'un programme préventif. Je puis vous renseigner sur les questions et les réponses dont nous nous occupons, si vous voulez, mais je crois que notre programme est l'un des plus efficaces de n'importe quelle industrie en Amérique du Nord, et pas seulement de l'industrie ferroviaire.

Cela dit, il y a une autre question qui nous préoccupe en ce qui a trait à notre programme de sécurité globale et c'est la raison pour laquelle nous avons élaboré une nouvelle politique sur la prévention des problèmes causés par l'alcool et les drogues. Cette politique entre en vigueur à la mi-mars et elle continue de mettre l'accent sur la prévention et sur le recours à nos programmes d'assistance aux employés et aux familles mais nous y ajoutons, si vous voulez, des dispositions relatives au dépistage. Nous y disons très clairement à nos employés et à nos superviseurs que nous intensifierons le dépistage. Nous veillerons à ce que le dépistage se fasse de façon rigoureuse à l'avenir et nous insisterons pour qu'il en soit ainsi. Il s'agit d'une nouvelle initiative. Même si la politique n'accomplit pas tout ce que nous voudrions, nous la lançons le 15 mars.

La Loi sur la sécurité ferroviaire: il s'agit d'une loi très progressive, en ce sens qu'elle permet à l'industrie de contrôler la sécurité, et à Transports Canada d'assurer l'observation de la loi dans tous nos secteurs d'activité. Nous sommes tenus de consulter les syndicats chaque fois que nous adoptons une nouvelle règle ou un nouveau règlement. Le comité d'examen de la LSF, qui a terminé ses travaux en 1994, a confirmé l'efficacité des mesures de sécurité ferroviaire en vigueur au Canada. À cet égard, je tiens à préciser que nous sommes très satisfaits des dispositions de la Loi sur la sécurité ferroviaire.

En ce qui concerne la réglementation, nous aimerions qu'on adopte à l'égard de la sécurité une approche plus analytique. Nous voudrions que les risques relatifs fassent l'objet d'un plus grand nombre d'évaluations, par le biais de l'étalonnage et de l'analyse des statistiques. Nous aimerions que les ressources soient mieux réparties afin d'améliorer la sécurité.

On fait déjà beaucoup dans ce domaine. Toutefois, je crois que si nous adoptons un esprit un peu plus analytique et que nous

various initiatives, we can be even more effective in improving safety in Canadian railways.

Harmonizing the U.S. and Canadian regulatory differences is becoming more and more of an issue because 35 per cent of our traffic flows north-south; it interchanges with U.S. railways. Therefore, we are definitely promoting increased harmonization of the regulations and the practices in the Canadian and U.S. industry.

In terms of modal differences, we would like to see more consistency between the truck and the rail industry, particularly in the area of reporting. The Transportation Safety Board does a excellent job of gathering and producing statistics on railway incidents and accidents, but we do not feel that it is anywhere near as rigorous on the trucking side. Thus, it is very difficult for us to do any of the necessary benchmarking to compare ourselves with our primary competitor in Canada.

Responsibilities at road crossings: We would like to see some improvement in this area, some higher recognition, I guess, as I mentioned earlier, by the municipalities and by the provincial governments of the importance of crossing accidents and the importance of improving safety at those crossings. Finally, we think there could be, in the area of trespassing primarily, an improved and more shared responsibility between the railways, the municipalities, and the provinces.

Take the area of ticketing and policing, as an example. CN police and CP police can issue a summons under the Railway Safety Act. In Ontario and B.C., some of our railway officers are able to issue tickets under the provincial highway act. As a result, prosecuting trespassers through the provincial courts becomes easier.

In fact, in most cases, when issued with a ticket, the trespasser simply pays up. We would like some consideration given to allowing CN and CP police to ticket, resulting in a reduced administrative process in the provincial courts for processing these tickets for trespassers. This is an area where we think there can be improvements in our attempts to minimize trespassers on our property.

On the regulatory side, moneys are provided by the federal government for hardware; in terms of crossings, automatic crossing protection, and in terms of grade separations. Those moneys are all targeted at hardware. We believe that more money should be provided in the area of education and research.

I have talked about crossing closures and consolidations. There has been a very successful program with the FRA, in the U.S., working with the U.S. railways. Transport Canada has been working in this area, but we feel that together, if we concentrate in this area, we can make some dramatic improvements in crossing accidents, all of which is part of the process that we are involved in on the deputy minister's task force.

analysions les coûts et avantages des diverses initiatives, il serait possible d'accroître encore davantage la sécurité des chemins de fer canadiens.

L'harmonisation des règlements américains et canadiens devient de plus en plus pressante, puisque 35 p. 100 des marchandises sont acheminées vers le sud, où les compagnies canadiennes procèdent à des échanges de voies avec les compagnies ferroviaires américaines. Par conséquent, nous sommes en faveur d'une plus grande harmonisation des règlements et des pratiques au sein de l'industrie canadienne et américaine.

En ce qui concerne le transport modal, nous aimerions qu'il y ait plus d'uniformité entre l'industrie ferroviaire et celle du camionnage, surtout au chapitre des rapports d'accidents. Le Bureau de la sécurité des transports compile et publie des statistiques sur les incidents et les accidents de chemin de fer. Toutefois, il n'est pas aussi rigoureux du côté de l'industrie du camionnage. Il est donc très difficile pour nous d'effectuer des analyses comparatives avec notre principal concurrent au Canada.

Les responsabilités aux passages à niveau: nous aimerions voir des améliorations dans ce domaine. Comme je l'ai dit plus tôt, nous aimerions que les municipalités et les autorités provinciales se rendent compte du grand nombre d'accidents qui arrivent aux passages à niveau et de la nécessité d'améliorer la sécurité à ces endroits. Enfin, en ce qui concerne les entrées sur propriétés interdites, nous aimerions qu'il y ait un plus grand partage des responsabilités entre les sociétés ferroviaires, les municipalités et les provinces.

Prenons, par exemple, les contraventions et la surveillance policière. La police du CN et celle du CP peuvent émettre des sommations en vertu de la Loi sur la sécurité ferroviaire. En Ontario et en Colombie-Britannique, certains de nos agents peuvent émettre des contraventions en vertu des lois provinciales des transports, ce qui nous permet d'intenter des poursuites contre les contrevenants devant les tribunaux provinciaux.

En fait, dans la plupart des cas, l'intrus qui reçoit une contravention se contente tout simplement de la payer. Nous aimerions que la police du CN et du CP ait le pouvoir d'émettre des contraventions, ce qui aurait pour effet d'alléger le fardeau administratif des tribunaux provinciaux. Nous croyons que des mesures peuvent être prises en ce sens pour réduire le nombre d'intrus sur nos propriétés.

Côté règlements, le gouvernement fédéral prévoit des fonds pour le matériel, comme par exemple l'installation de signaux automatiques aux passages à niveau et de sauts-de-mouton. Tous ces fonds sont consacrés au matériel. Il faudrait, à notre avis, consacrer davantage de fonds à l'éducation et à la recherche.

J'ai parlé de la fermeture de passages à niveaux et de consolidations. La FRA, aux États-Unis, a mis sur pied un programme très efficace de concert avec les compagnies ferroviaires américaines. Le ministère des Transports a pris, lui aussi, des mesures en ce sens. Toutefois, nous estimons que nous pouvons, ensemble, en concentrant nos efforts, réduire considérablement le nombre d'accidents aux passages à niveau.

Shared information: We have to ensure that we have consistent information within the railways, within Transport Canada, and within the Transportation Safety Board. We must develop processes and procedures that ensure that we are all working off the same song sheet.

The Chairman, that concludes my overview. I am now prepared to answer any questions you might have.

The Chairman: We heard the other day from the union side. They make a lot of interesting points, but they make one point that is very close to my heart for a variety of reasons. I will quote you what one union rep had to say, and I invite your comment. He said that the diligence of the workers at the work place cannot be underestimated; that if workers had the power to shut down unsafe equipment without fear of reprisal from their employer, both their safety and the safety of the public would be enhanced; and that changes to structure are needed to give workers the power to act in their own and in the public interest.

We are all aware of what is contained in our National Labour Code and our various provincial statutes with respect to safety at the work place. Could you comment on this, because it is sometimes perception that makes some of your other programs all the more important?

Mr. McBain: We have worked very hard to ensure that communication links are in place to provide employees opportunities to bring forth unsafe conditions. The health and safety committees are an excellent example, where we are openly promoting the review of any unsafe conditions and recommendations that they might bring forward. We are putting a lot of pressure on our supervisors to respond to those concerns.

Also, through the safety congresses that we are holding in our six districts across the country, we encourage union leaders, as well as employees, to work with supervisors on concerns that they have. Finally, our 1-800 number to the safety ombudsman is there to ensure that, in fact, the various supervisory levels in our company are filtering out the concerns that are raised by our employees.

The ombudsman reports directly to the president of the company on issues where they have concerns about safety or health on the property. Although we did an awful lot in the past, I think we have increased the ability of the employees, through these latest initiatives, to bring to our attention any concerns that they have.

The Chairman: I appreciate that, Mr. McBain, but I think you are missing the union's side point. If the operator of a winch, in connection with the performance of a duty, has some reason to believe that the winch is not safe, does he have a right to shut that

Tout cela s'inscrit dans le processus auquel nous participons auprès du groupe de travail des sous-ministres.

Le partage des renseignements: nous devons faire en sorte que les sociétés ferroviaires, Transports Canada et le Bureau de la sécurité des transports disposent tous de renseignements qui se recoupent. Nous devons établir des procédés et des méthodes pour faire en sorte que nous travaillons à partir d'une base de données commune.

Mon exposé est terminé, monsieur le président. Je suis prêt à répondre à vos questions.

Le président: Nous avons entendu, l'autre jour, le point de vue du syndicat. Il a soulevé beaucoup de points intéressants, dont un en particulier, que je juge très important pour diverses raisons. J'aimerais vous répéter ce qu'un des représentants syndicaux nous a dit, et j'aimerais savoir ce que vous en pensez. Il a dit qu'on ne saurait sous-estimer la diligence dont font preuve les travailleurs sur le lieu de travail; que si les travailleurs avaient le pouvoir de cesser d'utiliser de l'équipement non sécuritaire sans crainte de représailles de la part de leurs employeurs, ils amélioreraient leur sécurité et celle du public; que des changements s'imposent pour donner aux travailleurs le pouvoir d'agir dans leur intérêt et dans celui du public.

Nous savons tous ce que contiennent le Code canadien du travail et les diverses lois provinciales concernant la sécurité en milieu de travail. Pouvez-vous nous dire ce que vous pensez de cette déclaration, parce que la perception contribue parfois à rehausser l'importance de certains de vos autres programmes?

M. McBain: Nous nous sommes efforcés d'établir des liens de communication pour permettre aux employés de signaler toute condition dangereuse. Les comités de santé et de sécurité constituent un excellent exemple. Nous les encourageons à examiner les conditions dangereuses qui leur sont signalées et de formuler des recommandations à cet égard. Nous exerçons d'énormes pressions sur nos surveillants pour qu'ils répondent à ces préoccupations.

De plus, les colloques sur la sécurité que nous organisons dans nos six districts à l'échelle nationale visent à encourager les dirigeants syndicaux, et les employés, à collaborer avec les surveillants pour régler les problèmes qui se posent. Enfin, notre numéro 1-800, qui permet de communiquer avec le bureau de l'ombudsman, vise à faire en sorte que les surveillants aux divers paliers prennent les mesures qui s'imposent pour répondre aux préoccupations des employés.

L'ombudsman fait rapport directement au président de la compagnie sur les questions qui touchent la santé ou la sécurité. Nous avons déjà pris des mesures dans le passé, mais je crois que ces nouvelles initiatives permettent plus facilement aux employés de porter à notre attention les questions qui les préoccupent.

Le président: Je suis heureux de vous l'entendre dire, monsieur McBain, mais je crois que vous n'avez pas saisi le point de vue du syndicat. Si l'opérateur d'un treuil estime que l'appareil n'est pas sécuritaire, est-ce qu'il a le droit de cesser de l'utiliser et

winch down, and to bring the job to a halt, until it is corrected to somebody's satisfaction without fear of any reprisal? That was their point.

Mr. McBain: Well, under the labour code they do have that right where they have a concern for safety.

The Chairman: But do they have it with respect to the company?

Mr. McBain: Certainly as far as I am concerned they —

The Chairman: If the foreman says, "Oh, for God's sake, get on with it, there is nothing wrong with that winch; we have been using it for a month. It just does not look good to you, but it is perfectly safe," and the fellow says, "No, I am not going to operate the winch," what then is the employee's position?

Mr. McBain: The employee then has the opportunity to go immediately to his health and safety committee.

The Chairman: Will the piece of equipment remain shut down while he goes to do something?

Mr. McBain: If he has a legitimate concern, it will be shut down. We will bring out some representatives of the health and safety committee, which will include both unionized members and supervisory members, and they will work together with that employee. If they agree that, in fact, there is a concern, they will continue to have that equipment shut down until it is repaired.

The Chairman: Who decides, because this underlies the observation, whether the operator had a legitimate concern: the company or the union or the company and the union?

Mr. McBain: Oftentimes this is not an issue because when we have the union representative, the representatives of the health and safety committee on the property, often they find a solution on the spot that is appropriate to all. However, if we are still in disagreement, then Labour Canada is brought in to adjudicate. There are a number of levels that an employee can go through to get solutions, and he can insist that he has an unsafe condition and that the operation that he is working on be shut down in the meantime.

[Translation]

Senator Rivest: First of all, I must say that I am rather impressed by the overall measures that CN has taken to improve safety. Thank you for a very thorough presentation. I have two questions concerning numbers. Naturally, you are presenting CN's position relative to other rail companies and indeed I think that all committee members have noted CN's exceptional performance and the fact that it leads the way in most areas. However, could you tell me how many victims you have recorded so we can get an idea of the scope of the problem? How many deaths or injuries have been recorded, involving the public as well as employees? Who exactly are we referring to when we talk about injuries sustained in the field of rail transportation?

d'interrompre les travaux en attendant que le treuil soit réparé, sans crainte de représailles? Voilà où il voulait en venir.

M. McBain: Eh bien, les employés ont le droit de le faire en vertu du Code du travail, si leur sécurité est compromise.

Le président: Mais est-ce que la compagnie les autorise à le faire?

M. McBain: En ce qui me concerne, ils...

Le président: Si le contremaître dit, «Ce treuil fonctionne très bien; nous l'utilisons depuis un mois. Il est tout à fait sécuritaire, même si vous pensez le contraire», et que l'employé dit, «Non, je refuse d'utiliser ce treuil», qu'est-ce qui arrive à l'employé?

M. McBain: Il peut s'adresser immédiatement au comité de la santé et de la sécurité.

Le président: Est-ce que l'appareil va être mis de côté pendant ce temps là?

M. McBain: Si ses préoccupations sont légitimes, il ne sera pas utilisé. Nous allons faire venir des représentants du comité de la santé et de la sécurité, qui est composé d'employés syndiqués et de surveillants, et ils travailleront ensemble avec l'employé. S'ils jugent que l'appareil n'est pas sécuritaire, ils vont le faire réparer.

Le président: Qui décide, et il s'agit là d'un point fondamental, que les préoccupations de l'opérateur sont légitimes: la compagnie ou le syndicat, ou la compagnie et le syndicat?

M. McBain: Souvent, la question ne se pose pas, parce que le délégué syndical, les représentants du comité de la santé et de la sécurité arrivent tout de suite à trouver une solution qui convient à tous. Toutefois, s'il y a désaccord, le ministère du Travail intervient pour trancher. L'employé peut s'adresser à divers paliers pour régler le problème, il peut faire valoir qu'il est confronté à une situation dangereuse et qu'il faut entre-temps cesser d'utiliser l'appareil.

[Français]

Le sénateur Rivest: D'abord, j'ai été assez impressionné par l'ensemble des mesures qui ont été prises par le CN pour accroître la sécurité. Je vous remercie pour une présentation très complète. J'ai deux questions sur lesquelles je voudrais avoir des données. Évidemment, vous nous donnez la position relative du CN par rapport aux autres entreprises ferroviaires et, effectivement, je pense que tous les membres du comité ont constaté que la performance du CN est exceptionnelle et la meilleure dans la plupart des domaines; je voudrais savoir, par contre, combien il y a eu de victimes en termes concrets pour voir un peu l'ampleur du problème. Combien de morts ou de blessés ont été enregistrés, autant chez le public que chez les employés? De quoi parlons-nous exactement quand on parle des blessures dans le domaine du transport ferroviaire?

[English]

Mr. McBain: I will get the precise numbers, but I can give you the order of magnitude at this time. In terms of fatalities, five to fifteen fatalities would be the range.

Senator Rivest: Across Canada?

Mr. McBain: In CN across Canada.

The Chairman: Annually?

Mr. McBain: Annually. As well, there are two to three hundred personal injuries, a range, but I will provide specific numbers to the committee.

[Translation]

Senator Rivest: And how many employees are included in this figure?

[English]

Mr. McBain: I am referring specifically to employees. If you were asking about fatalities at crossings —

Mr. Rivest: Yes.

Mr. McBain: As I mentioned earlier, in 1996 there were, I think, 29 fatalities at crossings.

[Translation]

Senator Rivest: You explained to us in your presentation the initiatives that CN has taken to improve rail safety. CN has trimmed its payroll considerably in recent years in the name of rationalization and cost-efficiency. In your opinion, how have these cutbacks affected the safety enhancement measures in place?

[English]

Mr. McBain: Let me start by saying that a number of procedures and technologies, as well as training, were put in place prior to any of the downsizing. As an example, the impact detectors that I talked about, the eleven that we have throughout Canada; we have instituted a program where our hot box detectors would double in number on key corridors; also, we provide training to our employees. As well, in terms of technology, our track structure has the very latest in rail technology.

We were the first to use concrete ties in North America. The equipment that we use for doing our maintenance work and our construction work is the latest high-production equipment that we can secure in North America.

Much of the downsizing was done in the office environment. We all know how computer technology has enabled us to do far more on the administrative side than we could ever do before. It is through technologies like this that we have been able to make substantial reductions in the number of employees while at the same time keeping equal, or in fact improving, the safety of our plant and our equipment. Therefore, the statistics show that through dramatic downsizing, over the last ten years in CN, we

[Traduction]

M. McBain: Je vous obtiendrai les chiffres précis. Toutefois, je peux vous donner une idée générale du nombre d'accidents. En ce qui concerne les accidents mortels, il y en aurait entre cinq et quinze.

Le sénateur Rivest: Au Canada?

M. McBain: Oui, chez le CN.

Le président: Sur une base annuelle?

M. McBain: Oui. De plus, entre 200 et 300 employés subissent des blessures. Toutefois, je fournirai les chiffres précis au comité.

[Français]

Le sénateur Rivest: Et combien d'employés avez-vous à l'intérieur de cela?

[Traduction]

M. McBain: Je ne parle que des employés. Si vous voulez savoir combien d'accidents mortels surviennent aux passages à niveau...

M. Rivest: Oui.

M. McBain: Comme je l'ai dit plus tôt, je crois qu'il y a eu, en 1996, 29 accidents mortels aux passages à niveau.

[Français]

Le sénateur Rivest: Vous nous avez expliqué, dans votre représentation, les initiatives que le CN a prises pour accroître la sécurité dans le transport ferroviaire. Le CN a procédé à des réductions de personnel considérables au cours des dernières années pour des raisons de rationalisation et de rentabilisation de l'entreprise. Quel a été, à votre avis, l'impact de ces réductions de personnel sur les mesures d'accroissement de la sécurité que vous avez mises en place?

[Traduction]

M. McBain: Je tiens d'abord à dire qu'un certain nombre de procédés, de technologies et de programmes de formation ont été mis en place avant que nous ne réduisions les effectifs. Par exemple, onze détecteurs d'impact ont été installés dans diverses régions du pays. Nous comptons doubler le nombre de détecteurs de boîtes chaudes dans plusieurs corridors clés. Nous avons également mis sur pied des programmes de formation à l'intention de nos employés. De plus, la superstructure des voies comporte ce qu'il y a de mieux dans le domaine de la technologie ferroviaire.

Nous avons été les premiers en Amérique du Nord à installer des traverses en béton. Le matériel que nous utilisons pour effectuer nos travaux de maintenance et de construction est des plus perfectionnés.

Ces sont les employés de bureau qui ont surtout été touchés par les réductions de personnel. Nous savons tous à quel point les ordinateurs nous ont permis de faire plus, sur le plan administratif. C'est grâce à des technologies comme celles-ci que nous avons été en mesure de réduire de façon considérable le nombre d'employés, tout en maintenant ou, en fait, en améliorant la sécurité. Par conséquent, les statistiques indiquent que, malgré les compressions massives d'effectifs, nous avons réussi, au cours des

have managed to continue a downward trend in the number of accidents and personal injuries, and certainly that compares very favourably, as you have seen on the charts, with the U.S. railway community.

Personally, I am very satisfied that with technology, training, materials and computers we have been able to do this downsizing without impacting safety.

[Translation]

Senator Rivest: You also referred to problems and to the rather significant number of accidents occurring at level crossings. I have a specific question regarding truck traffic on provincially controlled highways. Has CN made or is it planning to make recommendations to provincial legislative authorities aimed at increasing safety in the trucking industry and in particular at addressing the problem of level crossing accidents?

[English]

Mr. McBain: I think the best way that I can describe this is to say that we are working through the Railway Association of Canada; thus it is an all-rail-industry approach to this issue. In fact, the RAC will address you sometime later today, at which time they can give you a more complete answer on all the things that are on going. However, through this process we are analysing trends. We are putting out publications; we are working with the provincial government authorities, as well as federal authorities, to raise our concerns and issues. Hence, it is through this industry approach, through the RAC, that we are addressing this issue. I would encourage you to ask Bob Ballantyne, the President of the RAC, when he comes later, to describe that in more detail.

Senator Rivest: Thank you.

[Translation]

Senator Bacon: Mr. Chairman, the UTU states the following in its brief:

It would appear that railways in Canada operate according to the principal whereby it is more economical to wait until an accident happens instead of spending money right away to avoid one.

What do you think would make the union say such a thing and where does the problem lie? You describe in your brief various programs that you have implemented. Why would the union say such a thing?

[English]

Mr. McBain: I really cannot speak on behalf of the unions, but with the programs that we have in place and with the success that we have shown, I believe it is apparent that we are not taking a wait-and-see approach at all. I do not know why they would make that statement.

Senator Bacon: Does your drug and alcohol program include a zero tolerance policy? What happens if an employee is found to be using alcohol or drugs while on the job — would that

10 dernières années, à réduire le nombre d'accidents et de blessures. Notre dossier se compare très favorablement, comme en témoigne les tableaux, à celui des compagnies ferroviaires américaines.

Personnellement, je suis très satisfait de voir que, grâce à la technologie, à la formation, aux matériaux et aux ordinateurs, nous avons été en mesure de réduire nos effectifs sans nuire à la sécurité.

[Français]

Le sénateur Rivest: Vous avez soulevé aussi les difficultés et le nombre d'accidents, tout de même assez considérables, quant aux passages à niveau, et je voudrais poser une question en particulier en ce qui concerne les camions qui circulent sur les routes qui sont de juridiction provinciales. Est-ce que le CN a fait ou se propose de faire des recommandations aux autorités législatives des provinces pour accroître la sécurité du transport par camion et, en particulier, en ce qui concerne des accidents qui surviennent aux passages à niveau avec les trains?

[Traduction]

M. McBain: Nous travaillons en étroite collaboration avec l'Association des chemins de fer du Canada, avec tous les intervenants de l'industrie. En fait, l'Association, qui doit comparaître devant vous plus tard aujourd'hui, vous expliquera de façon plus détaillée les démarches qui ont été entreprises. Toutefois, nous analysons, par le biais de ce processus, les tendances. Nous publions des rapports; nous collaborons avec les autorités provinciales, ainsi que fédérales, afin de répondre aux préoccupations de nos membres. Donc, c'est avec l'industrie, l'Association des chemins de fer du Canada, que nous nous penchons sur cette question. Je vous invite à demander à Bob Ballantyne, le président de l'Association, de vous fournir plus de précisions à ce sujet.

Le sénateur Rivest: Merci.

[Français]

Le sénateur Bacon: Monsieur le président, dans son mémoire, le TUT (UTU) dit ceci:

On dirait que les chemins de fer au Canada se sont donnés comme principe qu'il est plus économique d'attendre qu'un accident survienne au lieu de dépenser de l'argent tout de suite pour éviter un accident.

Qu'est-ce qui peut faire dire cela au syndicat et où est le problème? Vous nous décrivez dans votre mémoire différents programmes que vous avez mis en place. Pourquoi le syndicat nous dit une chose pareille?

[Traduction]

M. McBain: Je ne peux pas vraiment répondre au nom des syndicats. Toutefois, les programmes que nous avons établis et les résultats positifs que nous avons obtenus montrent clairement que nous n'attendons pas, passivement, que des accidents surviennent. Je ne sais pas pourquoi ils ont fait cette déclaration.

Le sénateur Bacon: Est-ce que votre programme de lutte contre l'abus d'alcool et de drogues comprend une politique de tolérance zéro? Qu'arrive-t-il lorsqu'on découvre qu'un employé

employee be fired; would he or she be put in a rehabilitation program; or would the employee be given a second chance?

Mr. McBain: I will refer initially to our old policy. We have two types of employees as it relates to drug and alcohol. We have those employees who are in risk-sensitive positions and all the other employees in the company. An employee who is in a risk-sensitive position would be dismissed if found to be under the influence of drugs or alcohol while on the property. That has been a long-standing policy. We call it "Rule G" in our rule book. Of course, this would be subject to a review with the unions, through grievance procedures, and so on. So, an employee is dismissed if he is in a risk-sensitive job.

An employee does have an opportunity to rehabilitate himself, however. In fact, we have a rehabilitation program and a reinstatement program, where an employee who is successfully able to rehabilitate himself or herself could possibly, within one year, be reinstated back in the company. But our policy is dismissal if you are in a risk-sensitive position.

Senator Bacon: Does Rule G allow the railway to fire employees with substance abuse problems?

Mr. McBain: If the employee is under the influence or using on the job, yes, it does.

Senator Bacon: And is Rule G sufficient to deal with alcohol and drug use by employees, or do you require new federal legislation in this area?

Mr. McBain: Well, this gets into the area of testing legislation, I believe.

Senator Bacon: Yes.

Mr. McBain: CN has been a strong supporter of additional legislation to allow testing. In fact, I think in 1992 we worked on a draft recommendation with Transport Canada to support random testing of employees. We believe that the statistics in the U.S. railway industry, where the FRA mandate random testing, show that there has been a dramatic improvement in safety as a result of random testing. So we have a new policy that we are implementing, but it does not — because we do not have the legislation to enable us to do it — include random testing at this time. Our approach in the up-coming year will be to work not only with other railroads in Canada, but also other transportation modes in Canada, to see if together we can develop a common front that we can present to the legislators in an effort to encourage new legislation that would allow random testing in the future.

Senator Bacon: What about the Charter of Rights; do you feel comfortable with that?

Mr. McBain: We are concerned about the privacy and confidentiality of the employees, and we think our programs go a long way towards at least protecting confidentiality. However, what we are trying to do is to balance the needs of the individual for privacy against the needs of fellow employees, who must be

consomme de l'alcool ou des drogues au travail? Est-ce qu'il est congédié? Est-ce qu'on l'inscrit à un programme de réadaptation? Est-ce qu'on lui donne une deuxième chance?

M. McBain: Je vais d'abord vous parler de notre ancienne politique. Il existe deux types d'employés. Ceux qui occupent des postes à risque, et les autres membres du personnel. L'employé qui occupe un poste à risque serait renvoyé si l'on constatait qu'il était sous l'influence de l'alcool ou de drogues. Il s'agit là d'une politique de longue date. Elle porte le nom de «règle G» dans notre guide. Bien entendu, ce renvoi ferait l'objet d'un examen avec les syndicats, par le biais de la procédure de règlement des griefs, ainsi de suite. Donc, l'employé est renvoyé s'il occupe un poste à risque.

Or, l'employé peut suivre un traitement. En fait, nous offrons un programme de réadaptation et réintégration qui permet à l'employé qui a suivi un traitement avec succès, de réintégrer, dans un délai d'un an, les effectifs. Toutefois, nous avons comme politique de renvoyer l'employé s'il occupe un poste à risque.

Le sénateur Bacon: Est-ce que la règle G permet à la compagnie ferroviaire de renvoyer les employés qui consomment abusivement des drogues et de l'alcool?

M. McBain: Si l'employé est sous l'influence de l'alcool ou de drogues sur les lieux de travail, oui, elle permet de le renvoyer.

Le sénateur Bacon: Et est-ce que cette règle permet, à elle seule, de régler les problèmes causés par l'abus d'alcool et de drogues en milieu de travail, ou faudrait-il adopter une nouvelle loi fédérale dans ce domaine?

M. McBain: Et bien, cela nous amène à la question du dépistage.

Le sénateur Bacon: Oui.

M. McBain: Le CN est en faveur de l'adoption de lois additionnelles pour permettre le dépistage. En fait, nous avons, en 1992, élaboré un projet de recommandation de concert avec Transports Canada pour appuyer l'utilisation de tests aléatoires. Les statistiques qui s'appliquent à l'industrie ferroviaire américaine, où la FRA autorise les tests aléatoires, font état d'une nette amélioration au chapitre de la sécurité. Nous avons donc une nouvelle politique que nous sommes en train de mettre en oeuvre. Toutefois, elle ne prévoit pas pour l'instant — parce que nous n'avons pas de loi qui nous autorise à le faire —, l'imposition de tests aléatoires. Nous comptons, au cours de la prochaine année, collaborer non seulement avec les autres compagnies ferroviaires au Canada, mais également avec tous les autres modes de transport pour voir si, ensemble, nous ne pouvons pas faire front commun dans ce dossier et demander aux législateurs d'élaborer une nouvelle loi qui autoriserait les tests aléatoires.

Le sénateur Bacon: Qu'en est-il de la Charte des droits? Est-ce qu'il y aurait un problème de ce côté-là?

M. McBain: Le respect de la vie privée et la confidentialité sont des questions auxquelles nous attachons beaucoup d'importance. Toutefois, je crois que nos programmes protègent au moins la confidentialité des données. Nous essayons de mettre en équilibre les besoins du particulier, pour ce qui est de la

able to demand the right to work in a safe environment, and the right of our customers and the general public to have a railway system in Canada that operates safely. So it is that fine balance between the rights of the individual and the rights of the employees and the community at large that we are trying to balance, and I think on balance, that calls for random testing.

Mr. Bob Dolan, Vice-President, Human Resources: I would supplement Mr. McBain's comments by saying that there seems to be a natural inclination to focus on the intrusiveness and on the punishment end of drug and alcohol programs. Just for clarity, and I think it was alluded to earlier, we are embarking on a very key program of training our supervisors. We have 1,250 first-line supervisors, who have direct links to about 19,000 people in the work force. The whole thrust of that is that we have, as mentioned earlier, an employee assistance program that probably was one of the pioneers. The link to that program is the first-line supervisor; and the link to prevention is the first-line supervisor.

There was some skepticism in the company initially about the program that we are piloting right now: Would we really need eight hours to train our first line supervisors? Frankly, our problem is that we are having to contain the course to the eight hours.

The cornerstones of this: a policy that is much clearer than previously; very clear guidelines; people with professional accreditation train our supervisors to understand how to bridge the employees into the assistance program. So it is supplementary. There is natural inclination to deal on the punitive end of the policy, as opposed to the prevention and support of it, and I wanted to augment Jack's comments.

The Chairman: Thank you, Mr. Dolman.

If the necessary legislation were in place, Mr. McBain, would Canadian National institute a system of random testing?

Mr. McBain: Yes, absolutely, we would.

Senator Adams: What is the best material, in terms of track maintenance and in view of our winters, that you at CN can purchase?

Mr. McBain: We are certainly tied into all of the manufacturers of rail, worldwide, and we are buying the best technology that is available. Whether it is alloy additives or heat-treated rail, our standard is as high as any North American railway. As such, we are buying the best rail produced, either by the Japanese or by the British or French, or, in some cases, Cisco Rail in Nova Scotia. Hence, we are quite confident. In fact, it is a major advantage to us, not only in terms of safety, but also in terms of maintenance cost, to buy the best technology that we can possibly find, even if the initial cost is higher than other rails might be, because when you look at the life cycle cost of that rail, it is much cheaper to spend more initially. So we have the latest technology, not only in rail, but also in ties and in the whole railway structure.

protection de sa vie privée, ceux de ses collègues, qui ont le droit de travailler dans un milieu sûr, et le droit de nos clients et du public en général d'avoir accès à un système ferroviaire sécuritaire. Nous essayons donc de concilier les droits du particulier et ceux des employés et du public en général. Pour y arriver, il faut pouvoir effectuer des tests de dépistage aléatoires.

M. Bob Dolan, vice-président, Ressources humaines: J'aimerais ajouter qu'on semble avoir tendance à mettre l'accent sur le caractère interventionniste et punitif des programmes de prévention de la toxicomanie. Je tiens à préciser, et je crois qu'on en a parlé plus tôt, que nous avons mis sur pied un programme de formation clé à l'intention des surveillants. Nous comptons parmi nos effectifs 1 250 surveillants immédiats, qui travaillent directement avec environ 19 000 employés. Nous avons, comme nous l'avons mentionné plus tôt, un programme d'aide aux employés qui a probablement été l'un des premiers à être offert. Le surveillant immédiat joue un rôle de premier plan dans ce programme.

Le programme que nous pilotons actuellement a suscité un certain scepticisme au sein de la société au départ: fallait-il vraiment prévoir huit heures de formation pour nos cadres subalternes? Franchement, le problème qui se pose, c'est que nous devons limiter le cours à huit heures.

Les principaux éléments du programme sont les suivants: politique beaucoup plus claire que précédemment; lignes directrices très claires; recours à des professionnels agréés pour former nos cadres de manière qu'ils sachent comment offrir le programme d'aide aux employés. C'est donc complémentaire. On est naturellement enclin à mettre l'accent sur l'aspect punitif de la politique par opposition à l'aspect de la prévention et de l'appui; je voulais simplement compléter les observations de Jack.

Le président: Merci, monsieur Dolman.

Si la loi existait, monsieur McBain, le Canadien National instituerait-il un système de dépistage au hasard?

M. McBain: Oui, absolument.

Le sénateur Adams: Quel est le meilleur matériau que le CN peut acheter, compte tenu des réalités de l'entretien ferroviaire et de nos hivers?

M. McBain: Nous avons des liens avec les fabricants de rails du monde entier et achetons la meilleure technologie disponible. Qu'il s'agisse de rails composés d'additifs d'alliage ou traités thermiquement, notre norme est aussi élevée que celle de n'importe quel autre chemin de fer nord-américain. Nous achetons donc les meilleurs rails fabriqués par le Japon, la Grande-Bretagne ou la France ou, dans certains cas, par Cisco Rail, en Nouvelle-Écosse. Nous sommes donc sûrs de notre produit. En fait, acheter la meilleure technologie possible, même si le coût initial en est plus élevé, présente un grand avantage pour nous, non seulement au chapitre de la sécurité, mais aussi des coûts d'entretien, car il est beaucoup moins coûteux de dépenser davantage au départ compte tenu du coût du cycle de vie des rails. Nous avons donc la technologie la plus récente, non seulement en ce qui concerne les rails, mais aussi les traverses et toute la structure du chemin de fer.

Senator Adams: My concern about you buying from other countries lies in the fact that we live in a cold weather climate; as such, is the steel that you are buying tested for cold weather use?

Mr. McBain: Absolutely, it has been. We have been buying this rail for years, so we know, not only from the tests that we have conducted before it is installed but also by using it under real life conditions, in extreme cold weather conditions, that this rail is rolled without any defects in it, to start with, and with heat treating or special alloy additives, will definitely stand up better than traditional carbon steel in cold weather conditions in Canada.

Senator Adams: My second question has to do with maintenance. Since you have cut back maintenance in Montreal, is your maintenance adequate across the country?

Mr. McBain: The statistics show that the shop consolidation programs have not had a negative impact on safety. The reason for that is that we had all of the technology, primarily the wayside-detection technology, in place before we embarked on those consolidation programs.

Senator Adams: Do you have any control trucks on the highway, besides the CN in traffic? You know, you have a trucking company besides railway?

Mr. McBain: We do not. For our intermodal business, we use external trucking companies to handle the traffic from our intermodal terminals to the final destination; primarily, that is within the city limits.

Senator Adams: We have a lot of trucks on the highway losing their tires and so on. Is there some that CN could handle the trucking business?

Mr. McBain: That is much more difficult to do in short distances; it is just not economical within about a 700-mile range. However, beyond 700 miles, we have been very successful in forming alliances with trucking companies to promote exactly what you are mentioning: to promote trucking companies to handle that traffic up to the point of our intermodal terminal, allowing us to handle it long-distance across the country, and then they do the final delivery.

We have an alliance with J.B. Hunt, for example, who is one of the biggest trucking outfits in North American, and Snyder, and a number of other trucking companies. We are working very closely with them. We think this is a business opportunity, and we think it is a way that trucks and the railways can, in fact, work together to promote safe handling of goods in Canada.

Senator Adams: You spend \$50 million a year for training. Most of the time, you hired people who did not have training. You spend over \$50 million a year to train some of the staff workers.

Le sénateur Adams: Vous achetez à l'étranger, alors que l'hiver canadien est très particulier; l'acier que vous achetez est-il testé pour les temps froids?

M. McBain: Absolument. Nous achetons ce rail depuis des années si bien que nous savons, non seulement à partir des essais que nous avons effectués avant de l'installer, mais aussi à partir de l'utilisation dans des conditions réelles, par temps extrêmement froid, que ce rail est laminé sans aucun défaut, pour commencer, et qu'il a subi un traitement thermique ou comprend des additifs spéciaux d'alliage qui résistent mieux au froid canadien que l'acier ordinaire traditionnel.

Le sénateur Adams: Ma deuxième question porte sur l'entretien. Vous avez réduit les services d'entretien à Montréal; les services d'entretien offerts dans tout le pays sont-ils adéquats?

M. McBain: D'après les statistiques, les programmes de fusion d'ateliers n'ont pas eu d'effet négatif sur la sécurité. Cela s'explique par le fait qu'avant même ces programmes de fusion, nous avions toute la technologie en place, notamment la technologie de détection en voie.

Le sénateur Adams: Avez-vous des camions, mis à part les trains? Avez-vous une entreprise de camionnage en plus du chemin de fer?

M. McBain: Non. Pour notre transport intermodal, nous avons recours à des entreprises de camionnage externes qui s'occupent du transport à partir du terminal intermodal jusqu'à la destination finale; ce transport se fait essentiellement à l'intérieur des limites de la ville.

Le sénateur Adams: Beaucoup de camions perdent leurs pneus, et cetera. Est-ce que le CN pourrait s'occuper du camionnage?

M. McBain: C'est beaucoup plus difficile pour les courtes distances; ce n'est tout simplement pas économique, s'il s'agit de distances inférieures à 700 milles. Toutefois, pour les distances supérieures à 700 milles, nous avons formé des alliances réussies avec des entreprises de camionnage pour promouvoir exactement ce dont vous faites mention: confier aux entreprises de camionnage le transport jusqu'à notre terminal intermodal, ce qui nous permet de nous occuper du transport sur de longues distances dans le pays et enfin, confier de nouveau aux entreprises de camionnage la livraison finale.

Nous avons conclu une alliance avec J.B. Hunt, par exemple, qui est l'une des entreprises les plus importantes de camionnage d'Amérique du Nord, avec Snyder également, ainsi qu'avec plusieurs autres entreprises de camionnage. Nous travaillons en liaison étroite avec ces entreprises. Pour nous, il s'agit d'un créneau commercial et nous pensons que c'est ainsi que les camions et les chemins de fer peuvent en fait faciliter le transport sécuritaire des marchandises au Canada.

Le sénateur Adams: Vous dépensez 50 millions de dollars par an pour la formation. La plupart du temps, vous embauchez des gens qui ne sont pas formés. Vous dépensez plus de 50 millions de dollars par an pour former certains de vos employés.

Mr. McBain: I will begin, and then Bob can elaborate. A fair amount of our training is relative to technology, ensuring that our employees, on a regular basis, are retrained in specific rules. So although we do some training for new employees, our primary emphasis is on existing employees — upgrading skills or refreshing skills or training in new areas, such as drug and alcohol.

Mr. Dolan: The proportion that we are spending on development of new training has been going up consistently over the last two or three years, and will increase for the next couple, because we have to retool the training to fit the reality of the business, partly as a result of a downsized company.

[Translation]

Senator Rivest: CN must comply with the provisions of the Official Languages Act. Can francophone workers and locomotive engineers work in French at CN? In your opinion, does this create problems in terms of safety?

[English]

Mr. McBain: In areas where we have a higher level of francophone employees, for example, our dispatch office here in Montreal, we have complete bilingual capabilities. We have complete bilingual capabilities in our customer support centre in Winnipeg. So virtually any area where we have a density of francophone employees, we have the capability to work.

[Translation]

Senator Rivest: Then workers can work in French without any problem?

Mr. McBain: Oui.

Senator Rivest: How many complaints did you receive last year from employees regarding the use of French at CN?

[English]

Mr. Dolan: I am not sure I could answer as to exactly how many complaints, but I do know that the number that actually came up to the corporate level for some kind of resolution was absolutely minimal, two or three. Most of these are worked out at a regional level quite easily. I would also add that in relation to the training, all materials, all instructions, and all our practices are done in both languages.

The Chairman: I was interested to hear Mr. McBain talk about the authorization under which CN police are able to operate. Broadly speaking, I guess, whether they operate as policemen or as peace officers, they are subject to the provincial statutes that are relevant. Am I correct that you now have a homogeneous police force across the nation, common training, common grounds of pursuit and common procedures?

M. McBain: Je vais commencer par répondre et Bob pourra compléter. La formation que nous dispensons se rapporte essentiellement à la technologie; nous voulons nous assurer que nos employés reçoivent régulièrement la formation nécessaire pour répondre à certaines règles particulières. Par conséquent, alors que nous offrons une formation aux nouveaux employés, l'accent en la matière est surtout mis sur les employés actuels... recyclage ou formation dans de nouveaux domaines, comme les drogues et l'alcool.

M. Dolan: Les dépenses prévues pour la conception de nouveaux programmes de formation montent constamment depuis deux ou trois ans et augmenteront les prochaines années, puisque nous devons de nouveau concevoir la formation afin de l'adapter à la nouvelle réalité commerciale causée en partie par les compressions d'effectifs au sein de notre entreprise.

[Français]

Le sénateur Rivest: Le CN est assujéti à la Loi sur les langues officielles; est-ce que les travailleurs et les opérateurs francophones de locomotives peuvent travailler en français au CN? Est-ce qu'à votre point de vue cela soulève des problèmes ou soulèverait des problèmes pour la sécurité?

[Traduction]

M. McBain: Dans les secteurs où le pourcentage des employés francophones est plus élevé, à notre bureau de répartition de Montréal, par exemple, nous sommes complètement bilingues. C'est la même chose pour notre centre de soutien à la clientèle à Winnipeg. Par conséquent, dans pratiquement tout service comprenant un nombre assez important d'employés francophones, nous sommes bilingues.

[Français]

Le sénateur Rivest: Les travailleurs peuvent travailler en français sans problème?

Mr. McBain: Yes.

Le sénateur Rivest: Combien de plaintes avez-vous enregistrées l'an dernier, de la part de vos employés, sur l'usage du français au CN?

[Traduction]

M. Dolan: Je ne sais pas vraiment si je peux vous donner exactement le nombre de plaintes, mais je sais que celles présentées au niveau de l'organisation ont été vraiment peu nombreuses; il s'agit de deux ou trois plaintes. La plupart des plaintes sont réglées très facilement au niveau régional. J'ajouterais également que dans le domaine de la formation, les directives, les procédures et les documents sont tous présentés dans les deux langues.

Le président: Ce qu'a dit M. McBain au sujet des pouvoirs accordés à la police du CN m'a intéressé. En général, j'imagine que ces membres de votre personnel, qu'ils agissent à titre de policiers ou d'agents de la paix, restent assujettis aux lois provinciales pertinentes. Si je ne me trompe pas, vous disposez maintenant d'une force policière homogène dans tout le pays qui reçoit une formation commune et dont les procédures sont communes?

Mr. McBain: Yes, that is exactly true.

The Chairman: What would happen if we were to suggest that you align yourself more closely with the provincial bodies of law and enforcement? Would there not be a danger of you winding up with ten police forces?

Mr. McBain: That is a very good question. As it stands now, even though it is only in B.C. and Ontario where we have these rights to swear in our police as provincial police officers, we still have a need to have a clear understanding of the provincial regulations, even with our nationally trained police force. We are not talking about being knowledgeable in all aspects of provincial policing; we are talking about those areas that are relative to the railway in the area of trespassing.

The Chairman: Have you had conversations on this question with ports police, for example?

Mr. McBain: With ports police?

The Chairman: Yes.

Mr. McBain: We have good working relationship with ports police.

The Chairman: Yes, I know, but CN operates under more of a national umbrella than they do, in respect to the various provinces in which their jurisdiction is located. The question, for example, of pursuit off CN property with respect to a theft differs from province to province; that is, whether you have to call the city police or the RCMP, or some other jurisdiction, is always a problem, and it affects security. And security is part of safety. It is not a major problem, but it is one, I gather, that you would like to see corrected.

Mr. McBain: I would like to see it corrected specifically in the area of ticketing for trespassers. In most other areas, we have an excellent working relationship with the provincial police forces. Hence, if we do get into an activity of pursuit beyond our property, or a broader investigation for a major theft, we already have excellent working relationships; they will bring in their forces with their level of expertise to help us. So that has not been a major issue.

But the one area where we have had difficulties is with respect to the provincial police force getting involved with trespassers on our property, because it is obviously not a very high priority. So the alternate solution for us, in that specific area, is for the CN police to do the ticketing, and then work through the provincial court system.

The Chairman: Going back to something you said a bit earlier, how quickly can a bearing fail, either time or distance? Can it fail in five kilometres?

Mr. McBain: For the longest time, we felt that 25 miles was a proper distance, but as a result of the trend analysis that we have done over the past couple of years, we have come to realize that under certain circumstances, maybe in an area of higher speed, it could be as low as 12 to 15 miles. For that reason, in certain corridors, we are reducing our spacing in half. We will have twelve- to fifteen-mile spacing, and we believe that that will

M. McBain: Oui, c'est tout à fait vrai.

Le président: Qu'arriverait-il si nous vous proposons de vous aligner plus étroitement sur les forces provinciales de l'ordre? Ne risqueriez-vous pas de finir par avoir 10 forces policières différentes?

M. McBain: C'est une très bonne question. À l'heure actuelle, ce n'est qu'en Colombie-Britannique et en Ontario que nos agents de police sont aussi des agents de police provinciale; ils doivent cependant parfaitement connaître les règlements provinciaux, même s'ils appartiennent à une autre force de police nationale. Il ne s'agit pas ici de connaître tous les aspects de la police provinciale, mais plutôt ceux qui se rapportent aux chemins de fer, dans le domaine de l'intrusion, par exemple.

Le président: Avez-vous parlé à la police portuaire à ce sujet, par exemple?

M. McBain: La police portuaire?

Le président: Oui.

M. McBain: Nos relations de travail avec la police portuaire sont bonnes.

Le président: Oui je le sais, mais le CN est une organisation plus nationale que la police portuaire, laquelle est plus provinciale. Les modalités de poursuite d'un voleur qui se trouve sur une propriété du CN, par exemple, diffèrent d'une province à l'autre; que vous ayez à appeler la police municipale, la GRC ou une autre compétence, cela pose toujours un problème qui influe sur la sécurité. Ce n'est pas un problème important, mais c'est un problème que vous aimeriez régler, j'imagine.

M. McBain: J'aimerais le régler surtout en ce qui concerne la verbalisation des intrus. Dans la plupart des autres domaines, nos relations de travail avec les forces de police provinciale sont excellentes. Par conséquent, s'il s'agit d'une poursuite en dehors de notre propriété, ou d'une enquête plus vaste à propos d'un vol d'importance, nos relations de travail sont déjà excellentes; ces forces de police interviennent pour nous aider. Cela n'a donc jamais été un gros problème.

Par contre, faire intervenir la police provinciale en cas d'intrusion sur notre propriété a toujours été un problème, car, de toute évidence, il ne s'agit pas d'une priorité pour elle. La seule solution qui s'offre à nous en pareil cas, c'est que la police du CN se charge elle-même de la verbalisation et qu'elle fasse ensuite appel à l'appareil judiciaire provincial.

Le président: J'aimerais revenir sur ce que vous avez dit un peu plus tôt; quand peut-il y avoir détérioration des coussinets au point de vue temps ou distance? Peut-elle se produire au bout de cinq kilomètres?

M. McBain: Nous avons pensé qu'il n'y aurait pas de problème sur une distance de 25 milles, mais par suite de l'analyse des tendances que nous avons effectuée ces deux dernières années, nous en sommes venus à la conclusion que dans certains cas, peut-être là où la vitesse est plus élevée, cette distance ne serait que de 12 à 15 milles. C'est pour cette raison que dans certains couloirs, nous diminuons l'espacement de

minimize, will eliminate, 99 per cent of the incidents of bearing failure.

The Chairman: Do you contract out any of this type of safety work, for example with your test car, or do you do it all in-house?

Mr. McBain: We have a combination of in-house and external activities. For example, our ultrasonic rail testing is done, and has been done for many years, by outside contractors.

The Chairman: Who generally, in your experience, is the first on the scene of an accident, apart from some poor fellow who gets involved?

Mr. McBain: Generally, it is a local police force.

The Chairman: A local police force.

Mr. McBain: Yes. Fire departments perhaps would be second in line.

The Chairman: I am thinking in terms of the collection and dissemination of information with respect to dangerous goods that may or may not be part of the make-up of the car. There have been suggestions that perhaps we should look one at one of the health safety centres, such as exists in Ontario or elsewhere. I am interested to know whether or not the present system, in your view, is adequate — not only adequate, because adequacy is not enough. Could you comment on where information should go first for dissemination?

Mr. McBain: As part of our TransCaer program, we have worked with all the communities, municipalities and provinces right across the country to ensure that we have a clear understanding of who should be contacted first. In this respect, and we have a complete and up-to-date list of the telephone numbers of all of those first responders, and that is continually updated. I have not heard any concerns expressed vis-à-vis our ability, first of all, to contact the appropriate people and, second, to provide them with all of the adequate information that they had need, insofar as the type of dangerous commodity that we might be handling.

The only issue that I am now actively looking at is whether or not there might be some, as you described it, unlucky soul who might be first on the scene, prior to a police force or prior to a fire department. In that case, there might be a gap of 15, 20 minutes. We need to find a better way to provide information in that regard. Really, all we would be doing is providing information to stay away, if in fact that was the major concern. That is the only area in which there has been any concern over the past time period.

I think the system is working very well, and those that we associate with in the municipalities and provinces have not led us to believe anything different.

The Chairman: You have had no experience that you can relate to us of an unidentified dangerous substance being carried on one of your trains that was involved in a crash; and that, because of a breakdown in communications, like proper identification or labelling, or whatever, you did not know of for a significant period of time?

moitié. Nous aurons un espacement de 12 à 15 milles et nous croyons que cela diminuera, voire éliminera, 99 p. 100 des détériorations des coussinets.

Le président: Confiez-vous ce genre de travail de sécurité à des entreprises de l'extérieur, avec votre véhicule test, par exemple, ou ce travail se fait-il entièrement à l'interne?

M. McBain: Les deux, à l'interne et à l'externe. Par exemple, nos essais aux ultrasons sont confiés depuis de nombreuses années à des entreprises de l'extérieur.

Le président: D'après votre expérience, qui, en général, arrive en premier sur les lieux d'un accident, mis à part les passants qui s'y trouvent par hasard?

M. McBain: En général, c'est une force de police locale.

Le président: Une force de police locale.

M. McBain: Oui. Le service des incendies arriverait en second lieu.

Le président: Je veux parler ici de la collecte et de la diffusion de l'information à propos des matières dangereuses éventuellement transportées. On a suggéré que peut-être vous devriez examiner l'un des centres de santé et de sécurité, comme ceux qui existent en Ontario ou ailleurs. J'aimerais savoir si, à votre avis, le système actuel est adéquat... pas seulement adéquat, car cela ne suffit pas. Pourriez-vous nous parler de la diffusion de l'information?

M. McBain: Dans le cadre de notre programme TransCaer, nous avons consulté toutes les collectivités, les municipalités et les provinces de tout le pays pour savoir exactement quelles personnes contacter en premier lieu. À cet égard, nous avons une liste complète de numéros de téléphones de ces premiers intervenants; cette liste est constamment mise à jour. À ma connaissance, personne ne doute que nous soyons en mesure, tout d'abord, de contacter les intervenants pertinents, et ensuite, de leur donner toute l'information nécessaire dont ils ont besoin, au sujet du genre de matières dangereuses éventuellement transportées.

Le seul problème auquel je m'intéresse activement en ce moment est celui des passants qui, comme vous l'avez dit, pourraient se trouver par hasard sur les lieux de l'accident, avant l'arrivée d'une force de police ou du service des incendies. Il pourrait s'écouler en pareil cas de 15 à 20 minutes. Il faudrait trouver une meilleure façon de diffuser l'information à cet égard. En fait, l'information consisterait à dire aux gens de se tenir éloignés si l'on craignait une affluence sur les lieux de l'accident. C'est le seul point de préoccupation.

Je crois que le système fonctionne très bien et les intervenants avec lesquels nous travaillons dans les municipalités et les provinces ne nous ont pas dit le contraire.

Le président: Connaissez-vous des cas de déraillement de trains transportant des matières dangereuses et des cas dont vous n'avez pas été aussitôt informé en raison d'une interruption de communication, d'une mauvaise identification ou d'un mauvais étiquetage, et cetera?

Mr. McBain: I am sure there have been; in fact, I know of one or two situations over the years where we have had some improper information in the initial response, but that is double-checked, and very often, within a short period of time. We are talking less than 1 per cent of the time where we might have an inaccurate piece of information; the occasions where that has been that case are very few and far between.

The Chairman: On behalf of the committee, thank you very much. Our appetite has been whetted; we may ask you to return at some time in the future.

In the meantime, we are grateful to you.

Our next witnesses are from the airports of Montreal. Please proceed.

Mr. Gilles St-Pierre, Director of Policies and Airport Coordination for Montreal Airports: I am the Director of Policies and Airport Coordination for Montreal Airports.

The Chairman: Do you have a brief that you wish to present?

[Translation]

Mr. St-Pierre: My brief is in French only. I apologize to those committee members who do not read French. First off, I would like to thank the members of the committee for inviting the Montreal Airport Authority to participate in this forum and to share its views and concerns about the very important issue of safety.

My focus will be on aviation safety, more specifically airport safety. I would like to begin by reading to you a short brief that we have prepared and subsequently, I will be available to answer any questions you may have.

Maintaining and improving aviation safety is an on-going concern for the Montreal Airport Authority or ADM. Moreover, it should be noted that this objective is an integral part of our organization's mission which is to provide safe and efficient services to airport users and to ensure that such services are provided by a dynamic and skilled workforce committed to excellence and the economic development of the greater Montreal area.

As a local airport authority, ADM has a mandate to manage, operate and develop Montreal's airport system. It is responsible for maintaining the following airport infrastructure and services which have a direct bearing on aviation safety; first, visual navigation aids; second, runways and corresponding taxiways; third, aprons; fourth, apron management; fifth, emergency response services; and last, bird activity control.

Visual navigation aids consist primarily of approach lighting systems, visual approach slope indicator systems, runway identification lights, runway edge lights and finally, taxiway and apron edge lights.

M. McBain: Je suis sûr que cela s'est produit; en fait, je connais un ou deux cas où l'information a été mal transmise initialement, mais je dois dire que tout est de nouveau vérifié, très rapidement la plupart du temps. C'est très rarement que des informations erronées nous parviennent, moins de un pour cent du temps.

Le président: Au nom du comité, merci beaucoup. Vous avez aiguisé notre appétit et il se peut que nous vous demandions de comparaître de nouveau.

En attendant, merci.

Nos prochains témoins représentent les Aéroports de Montréal. Je vous cède la parole.

M. Gilles St-Pierre, directeur, Coordination des politiques et des aéroports, Aéroports de Montréal: Je suis directeur, Coordination des politiques et des aéroports, Aéroports de Montréal.

Le président: Avez-vous un mémoire que vous souhaitez présenter?

[Français]

M. St-Pierre: Mon mémoire est uniquement en français. Je m'excuse auprès des membres du comité qui ne peuvent pas le lire. J'aimerais tout d'abord remercier les membres du comité d'avoir bien voulu nous inviter, Aéroports de Montréal, à participer à cette rencontre pour faire valoir notre point de vue et nos préoccupations sur le sujet très important de la sécurité.

J'ai dit ici aérienne, mais dans le cas qui nous intéresse, c'est plutôt la sécurité qu'on va qualifier d'aéroportuaire. Je vais, dans un premier temps, vous lire le petit mémoire qu'on a préparé et, par après, je serai disponible pour répondre à vos questions, s'il y a lieu.

Le maintien ainsi que l'amélioration de la sécurité aérienne est une préoccupation de tous les instants chez ADM. Il est important de souligner d'ailleurs que cet objectif est enchâssé à l'intérieur même de la mission de notre organisation, laquelle mission est d'offrir aux utilisateurs des services aéroportuaires sûrs et efficaces, grâce à une main-d'œuvre dynamique et compétente, ayant pour objectifs l'excellence et le développement économique de la grande région de Montréal.

À titre d'Administration aéroportuaire locale, Aéroports de Montréal a le mandat de gérer, exploiter et développer le système aéroportuaire de Montréal. Elle se doit ainsi de maintenir en bon état les installations et les services suivants, lesquels ont une influence directe sur la sécurité aérienne: premièrement, les aides visuelles à la navigation aérienne; deuxièmement, les pistes d'atterrissages et voies de circulation correspondantes; troisièmement, les aires de trafic; quatrièmement, le service de gestion des aires de trafic; cinquièmement, le Service d'intervention d'urgence; et, sixièmement, la lutte contre le péril aviaire.

Les aides visuelles à la navigation aérienne sont principalement constituées de dispositifs lumineux d'approche, d'indicateurs visuels de pente d'approche, de feux d'identification de pistes, de feux de bord de pistes et, finalement, de feux de bord de voies de circulation et d'aires de trafic.

The design and technical operation of these aids is tightly regulated by the International Civil Aviation Organization, the ICAO, as well as by the Transport Canada Aviation Group.

In this regard, there is no need to suggest any new initiative to improve aviation safety.

Runways and corresponding taxiways are used for aircraft takeoffs, landings and taxiing. Here again, design and maintenance requirements are strictly regulated by the ICAO as well as by Transport Canada.

Aside from winter maintenance which always poses a challenge for us, maintenance of these services, in accordance with the above mentioned standards, does not present any kind of problem. Despite the trying weather conditions that we must contend with in winter, ADM is recognized by air carriers as one of, if not the most efficient organizations when it comes to snow removal and de-icing.

Nevertheless, we hope that research will lead to the discovery of a de-icing product which works more effectively at lower temperatures and which is also less costly than the various non-corrosive products currently available on the market. Using salt on the airport apron is definitely out of the question.

Aircraft use the aprons during passenger boarding and disembarkation, for loading or off-loading of mail or freight and for refuelling, parking and maintenance purposes.

Unlike the runways and lighting systems I spoke of earlier, there are no specific ICAO or Transport Canada recommendations or directives regarding the operational requirements associated with the use of these services by aircraft as well as by the various providers of ground services. By providers of grounds services, I mean refuelling operators, in-flight catering services and so forth.

Where basically the same ground indicators and procedures are used by all ICAO member countries in the case of runways and taxiways, such is not the case with aprons. Countries do not follow uniform procedures when it comes to the use of airport aprons. For that matter, international airports within the same country do not follow the same procedures either.

In an effort to rectify this situation and thus improve airport safety, ADM is actively involved in an international committee working under the auspices of the International Airports Council. The committee's initial goal is to standardize marking and procedures governing apron use by member airports.

Moreover, the committee has recently drafted and released the second edition of the "Apron Safety Handbook". The handbook was published solely in English. I am a member of this committee and we are currently looking into the possibility of releasing two other versions, one in French and one in Spanish.

La conception ainsi que l'exploitation technique de ces aides est très bien réglementée, d'une part par l'Organisation de l'aviation civile internationale et, d'autre part, par le groupe Aviation de Transports Canada.

Il n'y a pas lieu ici de suggérer quelque initiative que ce soit dans le but d'améliorer la sécurité aérienne.

Les pistes d'atterrissages et les voies de circulation correspondantes sont utilisées pour les décollages, les atterrissages et la circulation des aéronefs en surface. Encore une fois, la conception ainsi que les exigences d'entretien reliées à ces surfaces sont très bien réglementées par l'OACI de même que par Transports Canada.

Mis à part l'entretien hivernal qui pose toujours un certain défi chez nous, le maintien de ces surfaces, selon les normes précitées, ne représente aucune difficulté. Malgré les conditions climatiques difficiles auxquelles nous avons à faire face l'hiver, Aéroports de Montréal est reconnu par les transporteurs aériens comme étant un des plus, sinon le plus, efficaces dans le domaine de l'enlèvement de la neige et du déglacage.

Nous souhaiterions quand même que les recherches puissent permettre la découverte d'un produit de déglacage beaucoup plus efficace à basse température et aussi moins onéreux que les divers produits non corrosifs disponibles actuellement sur le marché. On ne peut définitivement pas utiliser du sel sur le côté aire de l'aéroport.

Les aires de trafic sont destinées aux aéronefs pendant l'embarquement ou le débarquement des voyageurs, le chargement ou le déchargement de la poste ou du fret, l'avitaillement ou le stationnement et l'entretien.

À l'opposé des pistes et des lumières dont j'ai parlé tout à l'heure, il n'y a pas de directives ou de recommandations précises, de la part de l'OACI ni même de Transports Canada, sur les exigences opérationnelles reliées à l'utilisation de ces surfaces par des aéronefs ainsi que les divers groupes de fournisseurs de services au sol. Par fournisseurs de services au sol, on entend les aviateurs, les cuisines de l'air et ainsi de suite.

Au contraire des pistes d'atterrissage et des voies de circulation dont le marquage au sol et les procédures d'utilisation sont sensiblement les mêmes pour tous les pays membres de l'OACI, les aires de trafic ne font l'objet d'aucune uniformité entre pays et, plus souvent qu'autrement, entre aéroports internationaux d'un même pays.

Pour tenter de corriger cette situation et ainsi améliorer la sécurité aéroportuaire, Aéroports de Montréal participe activement à un comité international sous le patronage du Conseil des Aéroports Internationaux dont l'objectif, dans un premier temps, est d'uniformiser le marquage et les procédures d'utilisation des aires de trafic des aéroports membres.

Le comité a d'ailleurs préparé et récemment publié la deuxième édition d'un manuel de sécurité sur l'aire de trafic intitulé «Apron Safety Handbook». Le manuel est publié uniquement en anglais. Maintenant, je suis membre de ce comité, et on regarde actuellement la possibilité de faire deux autres versions: une version française et une version espagnole.

The committee works closely with the International Air Transport Administration or IATA, the counterpart of the International Airports Council, which supports in principal all of the recommendations contained in the said handbook. During the next phase scheduled for early 1998, the International Airports Council as well as the IATA will call upon the ICAO to endorse these recommendations.

Recently, I attended an international meeting on apron safety and heard the following criticism directed toward us by the International Airline Pilots Association: We travel everywhere throughout the world. We use airways, air navigation aids, landing instruments and we have come to expect the same type of information, the same type of runway signals and the same type of marking systems. However, as soon as we leave the taxiways, the situation becomes chaotic.

As I mentioned earlier, there are no two airports in the world or in the same country for that matter who use the same type of marking systems.

The objective of the apron management service is to control the movement of aircraft, vehicles and pedestrians on aprons and thereby reduce the risk of collisions between aircraft and between aircraft and obstacles or vehicles. Control is exercised using radio communications and permanent instructions assisted by surface markers and various regulatory, directional and information signs.

At major international airports such as Dorval and Mirabel, there is a great deal of movement on the aprons involving a large number of aircraft, service vehicles and pedestrians performing tasks where time is a major factor. To give you an example of this hectic pace, Dorval airport, which handles approximately 200,000 aircraft movements per year, issued about 500 vehicle permits and 2,000 operator permits, and that was strictly for the passenger terminal apron.

Given the complex apron environment and the incessant comings and goings of aircraft, vehicles and pedestrians, safety must and is our overriding priority.

In order to control in an orderly fashion these various movements within a rather confined space and during peak periods, in early 1995, ADM set up an apron management service at Dorval airport. This service designed to monitor airport aprons is also currently in place at Mirabel and has been since the opening of this airport in October 1975. Toronto also has a similar service in place.

Along with Toronto, Montreal airports are the only major airports in Canada that offer a positive apron control system. All other airports are equipped with an air traffic control service and provide only a consultation service. This means that instead of

Ce comité travaille en étroite collaboration avec l'Organisation internationale des transporteurs aériens — en anglais IATA, International Air Transport Administration qui est le pendant du Conseil des aéroports internationaux — laquelle accepte en principe toutes les recommandations contenues dans ledit manuel. Comme prochaine étape, prévue pour le début 1998, le Conseil des aéroports internationaux ainsi que l'Organisation internationale des transporteurs aériens présenteront à l'OACI une proposition pour faire entériner les recommandations par cette organisation internationale.

J'ai participé, il n'y a pas tellement longtemps, à une rencontre au niveau international sur la sécurité sur le tablier, et c'est un peu le reproche qu'on nous faisait à l'Association internationale des pilotes de ligne. On nous disait: «On se promène partout dans le monde. On utilise des voies aériennes, des aides à la navigation aérienne, des instruments pour atterrir, et partout on peut s'attendre à la même information, au même type de signal sur les pistes, au même type de marquage; donc on n'est pas perdu. Mais aussitôt qu'on laisse les aires de circulation, c'est une cacophonie».

Comme je l'ai mentionné précédemment, à travers le monde, il n'y a pas un aéroport, il n'y a pas un pays qui a le même type de marquage qu'un autre pays et souvent même entre deux aéroports au Canada, on n'a pas la même chose.

Le service de gestion des aires de trafic vise à contrôler les mouvements d'aéronefs, de véhicules et de piétons sur les aires de trafic et ainsi réduire les risques de collision entre aéronefs et aussi entre aéronefs et obstacles ou véhicules. Ce contrôle est effectué à l'aide de moyens de communications radiophoniques et d'instructions permanentes supportées par le marquage des surfaces et divers panneaux de signalisation, de direction ou d'information.

Aux aéroports internationaux d'importance, tels les aéroports de Dorval et Mirabel, les aires de trafic sont des endroits fort achalandés où se retrouvent un grand nombre d'aéronefs, de véhicules de service et de piétons engagés dans des activités où le facteur temps est d'importance primordiale. À titre d'illustration de ce haut niveau d'activités, l'aéroport de Dorval qui traite environ 200 000 mouvements d'aéronefs par année, a émis quelques 500 permis de véhicules et 2 000 permis de conduire, uniquement au chapitre de son aire de trafic passagers.

Compte tenu de la complexité de l'environnement d'une aire de trafic et du va-et-vient incessant aéronefs/véhicules/piétons, la sécurité se doit d'être et est à l'avant-plan de nos priorités.

Afin de contrôler, d'une manière ordonnée, tous ces mouvements dans des espaces plutôt restreints et à l'intérieur de périodes de forte pointe, au début de l'année 1995, ADM mettait sur pied un Service de gestion des aires de trafic pour son aéroport de Dorval. Ce service de contrôle positif des aires de trafic est aussi disponible actuellement à Mirabel, et cela depuis l'ouverture de cet aéroport en octobre 1975, ainsi qu'à Toronto.

Avec Toronto, les aéroports de Montréal sont ainsi les seuls aéroports d'importance au Canada qui offrent un contrôle positif de la circulation sur les aires de trafic. Tous les autres aéroports, dotés d'un Service de contrôle de la circulation aérienne, offrent

hearing: "You are authorized to proceed from point A to point B". You hear: "Proceed at your own discretion". Of course, if the control tower sees a particular obstacle on the tarmac, it will advise the pilot, but this is not a positive control system like the one in place in Toronto, Mirabel and Dorval.

Furthermore, since operating a vehicle on an airport apron is quite different from driving on a roadway, operators are required to have an airside operator's permit. Before they are issued this permit, vehicle operators must demonstrate that they have acquired the necessary skills and that they have attended the training program for airside vehicle operators.

The airport protection branch of ADM ensures that each operator undergoes a theoretical and practical test. Furthermore, operators are required to undergo further testing after a number of years have passed.

The primary objective of the emergency response service is to prevent, control and extinguish fires involving an aircraft so as to preserve the integrity of the fuselage and provide an evacuation route for passengers.

The ICAO and Transport Canada also regulate the level of protection that must be provided based on the airport category, the number of rescue and fire-fighting vehicles, the minimum quantity of usable fire extinguishing agents, the response time and training.

By virtue of these regulations, Mirabel airport is classified as a category 9 facility because it handles larger air carriers. It is therefore required to have on hand three fire-fighting vehicles capable of transporting 24,300 litres of fire extinguishing agents, whereas Dorval airport is a category 8 facility with three response vehicles capable of carrying 18,200 litres of fire extinguishing agents.

Canadian regulations governing emergency response services are currently being reviewed by Transport Canada as part of the process of drafting new Canadian aviation regulations in consultation with the Canadian Aviation Regulation Advisory Council established in 1993.

Transport Canada is continuing with the comprehensive review process undertaken in 1993, 1994 and 1995. The objective is to simplify and standardize air transportation regulations. Reviewing emergency response services regulations is part of this ongoing process.

We hope that this review will not focus too much on the processes themselves, but rather on meeting the objectives sought.

Bird-control measures are aimed, on the one hand, at making airport lands less attractive to birds and on the other hand, at creating an environment in which birds will feel threatened.

uniquement un service de consultation. C'est-à-dire, au lieu de dire: «Vous êtes autorisé à vous rendre d'un tel endroit à l'autre endroit», on vous dit: «Procédez à votre propre discrétion». Bien sûr que si la tour de contrôle voit un obstacle quelconque, elle va en informer le pilote, mais ce n'est pas un contrôle positif comme il y a à Toronto, Mirabel et Dorval.

De plus, la conduite de véhicules côté air d'un aéroport étant très différente à toute autre circulation routière, personne n'est autorisé à conduire un véhicule sur les aires de trafic s'il n'est pas détenteur d'un permis d'exploitation de véhicules côté piste. Avant d'obtenir un tel permis, chaque conducteur de véhicule doit démontrer qu'il possède la compétence nécessaire et qu'il a suivi un programme de formation pour la conduite de véhicules sur les aires de trafic.

Aéroports de Montréal soumet chaque conducteur à un examen théorique et pratique administré par notre direction de Protection aéroportuaire. Et il y a aussi des rappels au bout de tant d'années: chaque conducteur doit revenir passer un examen.

L'objectif principal du service d'intervention d'urgence est de prévenir, maîtriser et éteindre des incendies mettant en cause un aéronef afin de préserver l'intégrité du fuselage et de créer une voie pour l'évacuation des passagers de l'aéronef.

Le niveau de protection à assurer en termes de catégorie de l'aéroport, du nombre de véhicules de sauvetage et incendie, de quantité minimale d'agents extincteurs utilisables, de délai d'intervention, de formation est régi ici aussi par l'Organisation de l'aviation civile internationale ainsi que par Transports Canada.

De par cette réglementation, l'aéroport de Mirabel est une catégorie 9 parce qu'elle traite de plus gros transporteurs et c'est donc dire qu'elle doit avoir dans ses camions incendie une quantité de 24 300 litres d'agents extincteurs et ce, sur trois véhicules, tandis que l'aéroport de Dorval est une catégorie 8, donc 18 200 litres d'agents extincteurs, là aussi à l'aide de trois véhicules d'intervention.

La réglementation canadienne concernant les services d'intervention d'urgence est actuellement en révision par Transports Canada dans le cadre de l'élaboration du nouveau Règlement de l'aviation canadien en consultation avec le Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne mis sur pied en 1993.

Transports Canada fait actuellement une refonte globale, donc cela a été entrepris en 1993, 1994, 1995. Et cela se poursuit actuellement, tout ce qui touche la réglementation aérienne dans le but de simplifier et de tout mettre dans un même paquet. La revue de la réglementation des services d'intervention d'urgence en fait partie. C'est encore en marche, ce n'est pas encore terminé.

Nous souhaiterions que les résultats de cette révision ne s'attardent pas trop sur les processus, mais plutôt sur la rencontre des objectifs visés par cette réforme.

La mesure pour la lutte contre le péril aviaire vise à mettre en place des mesures de contrôle, d'une part, pour réduire l'attrait des oiseaux pour le territoire aéroportuaire et, d'autre part, créer un environnement à l'intérieur duquel les oiseaux se sentiront menacés.

The threat of a collision between an aircraft and a flock of birds has long been a problem for the aviation industry. However, in the past when aircraft were propelled by internal combustion engines, the pilot could often take evasive action at the last minute to avoid a collision. Furthermore, the deafening noise produced by certain first-generation turbo engine aircraft such as DC-8s, BAC-111s and DC7s, was often enough to scare away flocks of birds. Modern aircraft have a much faster cruising speed, their numbers have soared tremendously and the noise produced by third-generation reactors is much less deafening. These aircraft are simply too quick and too silent for birds to notice or avoid them or conversely, for the flight crew to take evasive action. As a result, collisions between aircraft and birds frequently occur and can prove to be extremely dangerous.

While it may be impossible to transform an airport site to keep all birds away, ADM has developed a series of passive measures, such as the use of pesticides and herbicides, as well as active ones such as audio and visual deterrents which combine to limit the bird population as much as possible.

Authorities of municipalities in close proximity to an airport must be advised of the danger to aircraft posed by the presence of a dump with food waste. No dump should be located within a 13-km radius of an airport.

Still with a view to improving airport safety, we are currently putting the final touches on an agreement with third parties working on airport lands whose duties may affect airport safety.

This document or non-exclusive licence agreement is a compilation of the various safety regulations or directives enforced at Dorval and Mirabel airports. Among other things, it refers to the directives on vehicle traffic and the refuelling of aircraft, fire prevention, safety programs, aircraft de-icing, physical or visual interference and finally, hazardous products.

This type of agreement, which is unique to Canada, goes one step further in that it asks employers to provide assurances that their employees have the required skills to perform the duties that have been assigned to them, which necessarily means that they must have received training or taken a training program.

Furthermore, the owner of a vehicle or fleet of vehicles used airside must be able to certify that each vehicle meets the safety standards of the Société d'assurance automobile du Québec and that the operator of these vehicles also holds a valid driver's licence issued by the said Société.

While 1996 was a difficult year for the air transportation industry, a major component of which is airports, this mode of mass transportation remains the safest in the world. There were

Le risque de collision aéronef/oiseau n'est pas un phénomène récent dans le domaine du transport aérien. Toutefois, de par la vitesse réduite des aéronefs d'alors, propulsés par des moteurs à combustion interne, le pilote pouvait souvent effectuer une manœuvre de dégagement de dernière minute afin d'éviter une collision. De plus, le bruit ahurissant, et on sait que certains aéronefs, certains turbos réactés des premières générations, genre DC-8, BAC-111, DC-7, faisaient un bruit ahurissant... donc, de plus, le bruit ahurissant provoqué par les moteurs suffisait très souvent pour effaroucher une volée d'oiseaux dans toutes les directions. Aujourd'hui, la vitesse de croisière des avions de ligne modernes est beaucoup plus grande, leur nombre a augmenté d'une façon inimaginable et le bruit des réacteurs de troisième génération a été réduit très substantiellement. Ils sont tout simplement trop rapides et silencieux pour être perçus et évités par les oiseaux ou les oiseaux par le personnel naviguant. Il en résulte que les collisions entre aéronefs et oiseaux sont maintenant choses fréquentes et peuvent être extrêmement dangereuses.

Quoiqu'il soit impossible de transformer un site aéroportuaire de sorte à éviter toute présence d'oiseaux, Aéroports de Montréal a élaboré un ensemble de mesures passives, genre emploi de pesticides ou d'herbicides et, actives, telle les dissuasions auditives ou visuelles, qui contribuent à en limiter le plus possible le nombre.

Les autorités municipales riveraines d'un aéroport doivent être averties du danger pour les aéronefs résultant de la présence d'un dépotoir contenant des restes d'aliments. Il ne devrait pas y avoir de dépotoir à l'intérieur d'un rayon d'au moins de 13 kilomètres d'un aéroport.

Toujours dans l'esprit d'améliorer la sécurité aéroportuaire, nous sommes maintenant à finaliser un document d'entente à l'adresse des tierces parties qui oeuvrent sur leur territoire aéroportuaire et dont les activités peuvent avoir une incidence sur la sécurité de notre milieu.

Ce document ou «Contrat de licence non-exclusif» regroupe, sous une seule couverture, toutes les réglementations ou directives sécuritaires en vigueur aux aéroports de Dorval et Mirabel. Il traite, entre autres, de directives sur la circulation des véhicules et sur l'avitaillement d'aéronefs, de prévention des incendies, de programme de sécurité, de déglacage des aéronefs, d'interférences physiques ou visuelles et, finalement, de matières dangereuses.

Ce type de document d'entente, unique au pays, va même un peu plus loin en demandant aussi aux employeurs de nous assurer que leurs employés possèdent les compétences requises pour s'acquitter des tâches qui leur ont été assignées, ce qui implique nécessairement un programme ou une période de formation.

De plus, tout exploitant d'un véhicule ou d'une flotte de véhicules utilisé côté air doit nous certifier que chaque véhicule rencontre les normes de sécurité de la Société d'assurance automobile du Québec et que le conducteur de ces véhicules est aussi détenteur d'un permis de conduire valide émis par ladite Société.

Malgré une difficile année en 1996, le transport aérien, dont les aéroports sont une très importante composante, demeure le mode de transport de masse le plus sécuritaire au monde. Il y a très peu

very few fatal accidents recorded and when these occurred, rarely were they due to a defect in the facilities under the control of the local airport authorities.

For example, the International Airports Council surveyed its members for the month of November 1995 — the data was for the month of November only, although this survey is conducted every year — and found that for 245 airports that responded, only 14 major incidents/accidents occurred and no deaths were reported, out of a total of 1.5 million aircraft movements. This is a very high volume. Over the course of 1995, a total of 19 incidents/accidents, all minor, occurred at Dorval airport which handled nearly 200,000 aircraft movements.

Airports dedicated to handling carrier traffic are highly regulated, on the one hand by the ICAO to which most countries in the world, including Canada, belong and, on the other hand, by the countries themselves which are free to impose even more stringent regulations and directives.

We wholeheartedly support the consultation program implemented by Transport Canada involving local airport authorities leading up to the drafting of new Canadian aviation regulations and any subsequent amendment. As mentioned earlier, we favour regulations which focus much more on the results than on the processes themselves. Finally, we would like the industry to be consulted on any proposed changes to the ICAO directives or recommendations respecting airport facilities or operations before our country adopts a stand vis-à-vis this organization.

Senator Bacon: Thank you, Mr. St-Pierre, for your presentation. We have visited Vancouver Airport and I will not compare it with Montreal. We know that security measures are in place for airport employees and that the latter must comply with these measures. However, in the case of in-flight catering services or food delivery personnel, how do we know that these people do not represent a threat once they have passed through the security checkpoint and boarded the aircraft? Are the security measures in place in Montreal absolutely foolproof, that is are we absolutely certain that employees cannot carry anything with them onto the aircraft when they make their deliveries?

Mr. St-Pierre: You are talking more about security than about safety.

Senator Bacon: The safety of the aircraft is at issue nevertheless.

Mr. St-Pierre: Yes, but you are talking about preventive action, that is preventing people from boarding an aircraft or from taking steps to —

Senator Bacon: To blow up an aircraft?

d'accidents avec mortalité et, lorsque c'est le cas, il est rarement fait état d'une défaillance d'installations sous le contrôle d'administrations aéroportuaires locales.

À titre d'exemple, le Conseil des aéroports internationaux, suite à une enquête auprès de ses membres pour le mois de novembre 1995 — il s'agit seulement du mois de novembre et cette enquête-là est faite année après année — rapporte pour 245 aéroports-répondants seulement 14 incidents/accidents majeurs, et pas nécessairement des cas de mortalité, pour un total de 1,5 million de mouvements d'aéronefs, ce qui est beaucoup. Au cours de l'année entière, en 1995, l'aéroport de Dorval a totalisé 19 incidents/accidents, tous mineurs, pour près de 200 000 mouvements d'aéronefs.

Les installations aéroportuaires dédiées à l'exploitation des transporteurs sont des domaines hautement réglementés, d'une part, par une organisation internationale, l'OACI, à laquelle adhèrent la plupart des pays du monde dont le Canada, et, d'autre part, par les pays eux-mêmes qui ont le loisir d'imposer des directives plus rigoureuses ou plus restrictives.

Nous appuyons sans réserve le processus de consultation avec l'industrie mis en place par Transports Canada, y incluant les autorités aéroportuaires locales, pour l'élaboration du nouveau Règlement de l'aviation canadien et de toute modification subséquente. Comme mentionné précédemment, nous favorisons une réglementation qui s'attarde beaucoup plus sur les résultats à atteindre que sur les mesures à prendre pour y arriver. Finalement, nous souhaiterions que toute proposition de modification de directives ou de recommandations de l'Organisation de l'aviation civile internationale, en matière d'installation et d'exploitation aéroportuaire, fasse aussi l'objet de consultations avec l'industrie avant d'établir la position de notre pays vis-à-vis cette organisation.

Le sénateur Bacon: Je vous remercie, monsieur St-Pierre, de votre mémoire. Nous avons visité l'aéroport de Vancouver, par exemple. Je ne comparerai pas Montréal. On sait qu'il y a des mesures de sécurité par rapport aux gens qui travaillent à l'aéroport, qui font déjà partie des mesures de sécurité, et qu'ils doivent respecter ces mesures. Mais, quant aux employés, par exemple, ceux qui fournissent la nourriture dans les avions, les employés qui viennent livrer cette nourriture pour les avions, il n'y a rien qui nous dit qu'ils ne peuvent pas être un danger une fois qu'ils ont passé cette barrière de sécurité ou qu'ils s'en vont avec les «galleys» dans les avions. Est-ce qu'on a à Montréal des mesures de sécurité qui peuvent nous dire que c'est absolument étanche, que c'est absolument sécuritaire, que les employés ne peuvent pas apporter quoique ce soit en allant faire des livraisons, par exemple?

M. St-Pierre: On parle de sûreté beaucoup plus que de sécurité, à ce moment-là. On parle de sûreté.

Le sénateur Bacon: C'est de la sécurité quand même pour les avions.

M. St-Pierre: Oui, mais c'est de la prévention, c'est-à-dire empêcher les gens d'accéder sur le côté air d'un aéroport, d'avoir avec eux des moyens qu'ils pourraient utiliser pour...

Le sénateur Bacon: Pour faire sauter un avion?

Mr. St-Pierre: To blow up an aircraft. This is a matter for airport security personnel. Before being granted airside access, these persons must pass through a gate and present papers attesting to the fact that in the normal course of their duties, they are allowed or must have airside access. Also, the supervisor or security personnel posted at this gate can, if he harbours any kind of doubts, search a person or ask for more information about his comings and goings.

Senator Bacon: Can he also search the person's belongings?

Mr. St-Pierre: Someone else would have to be brought in to do this. If he has any kind of doubt whatsoever, then he can initiate search procedures.

Senator Bacon: This is a safety issue.

Mr. St-Pierre: What I was referring to earlier on was operational safety procedures. In this case, you are talking about airport security measures, that is searching passengers and controlling access to certain areas. This relates to airport security.

Senator Bacon: Is ADM not responsible for airport security?

Mr. St-Pierre: Yes, of course we are. Our organization issues security passes and each person granted airside access is investigated by the RCMP. This agency delves into that person's past, depending on the sensitive nature of the area to which he will have access and issues recommendations.

Senator Bacon: What of that person's movements within the airport? Once that person has passed through the checkpoint using the pass issued to him, is he free to go anywhere he likes?

Mr. St-Pierre: Not necessarily. There are two types of passes issued: one grants a person access only to the aprons. I failed to explain earlier on what an apron was. For those who might not know, an apron is the area where aircraft park for passenger boarding or disembarkation. A pass bearing a specific colour is issued and must be worn continually. It gives persons access solely to the apron. The pass includes a driver's licence. It reflects the fact that the holder has undergone specific tests and training in order to access this area.

Taxiways and runways are more dangerous areas and the accidents that can occur there have far more tragic consequences. Access to these areas is secured by means of a permit which is almost never issued to third parties, aside from ADM employees who perform maintenance operations. And of course, these permit holders receive far more advanced training and must undergo more difficult testing because of the danger involved. Police also patrol the apron around the clock.

M. St-Pierre: Pour faire sauter un avion. Cela relève de la sûreté aéroportuaire. Ces gens-là, avant d'accéder sur le côté air d'un aéroport, doivent passer via une barrière d'accès, une guérite et montrer patte blanche, montrer un certificat attestant que dans le cours normal de leurs fonctions; ils ont ensuite accès ou doivent avoir accès au côté air de l'aéroport. Aussi, le surveillant ou le policier qui est à cette barrière, a le loisir, s'il a le moindre doute, de fouiller quelqu'un ou de demander un peu plus de précisions sur ses allées et venues, et ainsi de suite.

Le sénateur Bacon: Et fouiller le contenu aussi?

M. St-Pierre: Cela ne se fait pas, à ce moment-là, par une personne; il faudrait amener quelqu'un d'autre. Parce que, s'il y a un doute définitivement, s'il y a le moindre doute, à ce moment-là, oui, une procédure de fouille serait engagée.

Le sénateur Bacon: Et là, vous parlez de sécurité.

M. St-Pierre: Je parle de sécurité opérationnelle. Ce dont je vous ai parlé tout à l'heure, c'est de la sécurité opérationnelle. Dans l'autre cas, ce sont des mesures de sûreté aéroportuaire, donc, des mesures de fouille de passagers, de contrôle via une carte. On appelle cela de la sûreté aéroportuaire.

Le sénateur Bacon: Et vous n'êtes pas responsables de cela à l'ADM?

M. St-Pierre: Oui, nous sommes responsables de cela bien sûr. Nous sommes l'organisation émettrice des passes de sécurité, et chaque personne qui a accès sur le côté air de l'aéroport fait l'objet d'une enquête par la GRC. On fouille un peu dans son passé, dépendant de la sensibilité des endroits où elle doit aller et on lui donne des recommandations.

Le sénateur Bacon: Et la circulation à travers l'aéroport? Une fois que la personne a passé les barrières, par exemple, avec sa carte que vous lui avez émise, parce qu'elle a montré patte blanche, elle peut aller n'importe où?

M. St-Pierre: Non, pas nécessairement n'importe où. Il y a deux types de permis: il y a un permis qui vous donne la permission de circuler uniquement sur les aires de trafic. Je n'ai pas expliqué, tout à l'heure, ce qu'est une aire de trafic. Pour ceux qui ne le sauraient pas, l'aire de trafic, c'est finalement l'endroit où les avions stationnent pour embarquer ou débarquer les passagers. Donc, vous avez un type de permis, de couleur différente, que vous devez porter continuellement à la vue de tous et qui donne accès uniquement à l'aire de trafic. Et avec cette carte, il y a un permis de conduire. Dans votre permis de conduire, les examens et la formation sont fonctions uniquement de cet endroit.

Il y a un autre endroit qui est beaucoup plus dangereux, si l'on peut s'exprimer ainsi, où les conséquences d'accident doivent être beaucoup plus tragiques. Ce sont les voies de circulation et les pistes d'atterrissage. C'est un autre type de permis beaucoup plus restreint où il n'y a pratiquement pas de tierces parties, outre les employés d'Aéroports de Montréal qui doivent faire l'entretien de ces facilités, qui peuvent y aller. Et, bien sûr, il y a une formation différente, plus poussée, des examens plus difficiles parce que c'est plus critique. Nous avons aussi, sur l'aire de trafic, une présence policière constante de 24 heures par jour.

Senator Bacon: Which police force patrols this area?

Mr. St-Pierre: The RCMP patrols the apron on an ongoing basis and verifies compliance with directives and instructions, among other things, those pertaining to speed and vehicle corridors. Are vehicles stopping at the appropriate locations? The RCMP patrols this area on an on-going basis and issues fines, where necessary.

Senator Bacon: Regardless of the type of equipment that may be put in place to ensure passenger safety, if employees can move about freely, how does this make it safer for passengers? It boils down to this. Regardless of the security measures in place to protect airport passengers who must go through all types of security devices, if certain employees can move about easily, does this not affect the security of passengers?

Mr. St-Pierre: However, these employees are known to us. The RCMP has already conducted background checks on them.

Senator Bacon: We were told the very same thing in Vancouver.

Mr. St-Pierre: Not all doors and gates provide airside access. There are only a limited number that do. As I stated earlier, if there is any doubt whatsoever, our security staff posted at these locations can...

Senator Bacon: Initiate procedures immediately.

Mr. St-Pierre: That is correct. That person can be stopped and asked to provide certain information. Moreover, to pass through a door where there is no security guard in attendance, a sensor will read the magnetic strip on the pass and advise us once again as to who is trying to move through this area, what the time of day is and if the pass is still valid. It may be that the holder, for some reason, no longer works for an airline or for us and that his pass has been deactivated. We would then know if that person is trying to gain unauthorized airside access.

Senator Bacon: I do not wish to trouble you, Mr. St-Pierre, but I would like to do an objective comparison of the security features of Dorval and Mirabel airports. A while ago, you referred to 24,300 litres for —

Mr. St-Pierre: For a category 9 airport.

Senator Bacon: And to 18,200 litres for a category 8 facility. Does this mean that in emergency situations, Mirabel is a safer airport than Dorval?

Mr. St-Pierre: No, this simply means that the ICAO has established a standard, a world standard, with which Canada complies. This means that if you handle aircraft of a certain size, and handle over 700 movements during a three-month period, you

Le sénateur Bacon: La police appartient à quelle force?

M. St-Pierre: C'est la GRC qui patrouille, de façon continue, l'aire de trafic et qui vérifie si les directives et les instructions, entre autres, sur la vitesse et les corridors: est-ce qu'on suit les corridors? Est-ce qu'on fait les arrêts aux endroits où on doit faire des arrêts? La GRC, patrouille continuellement cette région et émet des contraventions s'il y a lieu.

Le sénateur Bacon: Quel que soit l'équipement qu'on va ajouter pour les passagers, par exemple, pour que ce soit sécuritaire, quand les passagers passent à travers les différents équipements que vous mettez pour la sécurité, si on a des employés, à un moment donné, qui peuvent circuler facilement, est-ce que les passagers seront plus en sécurité ou pas? C'est un peu cela. Quelle que soit la sécurité qu'on essaie d'accorder aux passagers quand ils arrivent à l'aéroport, qu'ils doivent passer à travers tous ces différents dédales de sécurité, s'il y a des employés qui peuvent circuler facilement, est-ce qu'on gâte quand même cette sécurité pour les passagers?

M. St-Pierre: Mais c'est quand même pas facilement, en ce sens que les employés, ce sont des gens que l'on connaît. Ce sont des gens qui ont tous fait l'objet d'une enquête de la part de la GRC.

Le sénateur Bacon: On nous a dit la même chose à Vancouver.

M. St-Pierre: C'est exact. Les endroits qui donnent accès entre le côté public et le côté air, ce ne sont pas toutes les portes et toutes les barrières. Il y en a seulement un certain nombre. Comme je le disais tout à l'heure, s'il y a le moindre doute, à ces endroits où il y a une personne de notre personnel sécurité, on peut...

Le sénateur Bacon: On peut déclencher immédiatement.

M. St-Pierre: C'est exact, on peut l'arrêter. On peut lui demander des informations. Et pour pouvoir accéder ou passer à travers une porte où il n'y a pas présence d'un gardien de sécurité, souvent nous avons un détecteur de carte magnétique, encore une fois, qui va nous dire qui tente de rentrer par quelle porte et à quelle heure et si son permis est encore valide. Il se peut que cette personne, pour quelque raison que ce soit, ne travaille plus pour une compagnie aérienne ou pour nous et, à ce moment-là, on aurait déprogrammé sa passe. On sait alors si quelqu'un tente d'accéder sans permission entre le côté sol et le côté air de l'aéroport.

Le sénateur Bacon: Je ne veux pas vous embêter, M. St-Pierre, mais j'aimerais faire une comparaison objective des aspects sécuritaires de Dorval et de Mirabel. Vous avez parlé de 24 300 litres tantôt pour...

M. St-Pierre: Pour la catégorie 9 d'aéroport.

Le sénateur Bacon: Et de 18 200 litres catégorie 8. Est-ce que cela veut dire que Mirabel est plus sécuritaire dans des situations d'urgence que Dorval?

M. St-Pierre: Non, c'est une norme qui a été établie, et à laquelle le Canada adhère, par l'Organisation de l'aviation civile internationale et qui s'applique au niveau mondial. Cette norme est à l'effet que si vous exploitez des aéronefs d'un tel poids en

are required to have on hand trucks with a capacity of 24,300 litres of fire extinguishing agents. This does not mean that Dorval cannot handle 747s, but the difference between Dorval and Mirabel is the traffic volume. When a facility handles 700 movements during a three-month period, it becomes a category 9 facility while fewer movements place it in category 8.

Senator Bacon: And Mirabel and Dorval airports have similar security measures in place at the present time?

Mr. St-Pierre: Yes, that is correct.

Senator Bacon: Those that were discussed earlier.

Mr. St-Pierre: Yes, emergency response services are strictly regulated.

Senator Bacon: Along with access.

Mr. St-Pierre: Yes, the same applies with respect to access.

Senator Rivest: If ever the services of Mirabel and Dorval airports were to merge or be integrated, as things now stand, have your security services upgraded almost all standards to ensure that they are compatible with the nature of the carriers currently handled at Mirabel? Has this work been done?

Mr. St-Pierre: To answer your question, I can give you an example. Take El Al airline which currently flies in and out of Mirabel airport. It is no secret that El Al is a highly vulnerable and targeted airline and that special security measures are in place to deal with this airline. I will spare you that details. Other airlines which at some point in time, for political or other reasons, may find themselves targeted stand to benefit from the measures currently in place at Mirabel.

Senator Rivest: In terms of integrating procedures and all security functions, is ADM prepared to shift these functions to Dorval, at least insofar as the trucks are concerned?

Mr. St-Pierre: Yes.

Senator Rivest: Do you have any figures for us in terms of ground safety? Have there been any accidents or injuries in recent years? What kind of numbers are we talking about?

Mr. St-Pierre: I gave you the numbers earlier for Dorval airport. I believe I mentioned that in 1995, 14 or 15 incidents, all minor in nature, occurred. No fatalities were reported. In the field of aviation, it is difficult to draw a distinction between a minor and a major accident because from the moment an aircraft is affected in any way, it is always major. Not only are repair costs enormous, but so too are the costs associated with keeping an aircraft out of service for any length of time.

Senator Rivest: I have one final question, with your permission. Obviously, in the Montreal area, in the past two years people have become aware of the Air Maroc incident in which

montant, et s'il y a un certain nombre de mouvements, ce qui est plus de 700 dans une période de 3 mois, vous devez avoir des camions qui contiennent 24 300 litres d'agents extincteurs. Cela ne veut pas dire qu'il ne peut pas y avoir d'avions 747 à Dorval, mais ce qui fait la différence entre Dorval et Mirabel, c'est le nombre. Du moment où vous atteignez le nombre, le chiffre 700 pour une période de 3 mois, cela bascule vers une catégorie 9 et, moins que cela, c'est une catégorie 8.

Le sénateur Bacon: Et les mesures sécuritaires sont mises de l'avant autant à Mirabel qu'à Dorval en ce moment?

M. St-Pierre: Oui, c'est la même chose.

Le sénateur Bacon: Ce qu'on a discuté tantôt.

M. St-Pierre: Oui, les services d'intervention d'urgence sont très réglementés.

Le sénateur Bacon: Et l'accès aussi.

M. St-Pierre: À l'accès oui, c'est la même chose.

Le sénateur Rivest: Si jamais Mirabel devient Dorval, dans le contexte actuel, est-ce que, dans les procédures d'intégration des activités de Mirabel à Dorval, votre service de la sécurité a «upgradé» à peu près toutes vos normes pour les rendre compatibles avec la nature des transporteurs qui actuellement sont à Mirabel? Le travail est-il prêt en ce moment?

M. St-Pierre: Je vais vous répondre par un exemple qui va préciser ce que vous voulez me dire. Prenons la compagnie aérienne El Al qui utilise à l'heure actuelle l'aéroport de Mirabel. C'est un secret de polichinelle que El Al est une compagnie aérienne qui est très vulnérable, très visée, disons, et que les mesures de sécurité sont un peu particulières, sans aller dans les détails, pour cette compagnie. Les vols de cette compagnie ou d'autres compagnies qui sont aussi visées dans une période donnée, pour des raisons politiques ou autres, vont bénéficier, El Al entre autres, des mêmes mesures qui sont en place actuellement à Mirabel.

Le sénateur Rivest: Et au niveau de l'ADM, de la procédure, de l'intégration et de toutes les fonctions de sécurité, êtes-vous prêts à les transposer à Dorval, enfin celles qui sont exigées par exemple, ne serait-ce que pour les camions?

M. St-Pierre: Oui.

Le sénateur Rivest: En termes de sécurité au sol, avez-vous des chiffres? Y-a-t-il eu des accidents, des blessures ou autres qui se sont produits au cours des dernières années? Est-ce que c'est considérable?

M. St-Pierre: Je vous ai donné, tout à l'heure, les chiffres pour l'aéroport de Dorval. En 1995, il y a eu, je crois l'avoir dit, 14 ou 15 incidents tous mineurs; donc, il n'y a pas eu de décès. C'est difficile de dire, dans le domaine de l'aviation, ce qu'est un accident mineur et ce qu'est un accident majeur parce que, du moment où vous touchez un avion de quelque manière que ce soit, c'est toujours majeur. Non seulement les coûts de réparation, mais les coûts de non-disponibilité de l'aéronef sont énormes.

Le sénateur Rivest: J'ai une dernière question à poser, si vous me le permettez. Évidemment, dans la région de Montréal, les gens, au cours des deux dernières années maintenant, ont été

two employees lost their lives. What measures have been taken in the area of communications? Apparently — I do not know if the matter has been settled in court or elsewhere — there was a communication problem between the flight crew and the ground crew. Have you substantially improved or even revised procedures in an effort to avoid a repeat of this unfortunate incident?

Mr. St-Pierre: I think that in a case such as this, de-icing per se is not the responsibility of ADM. It is the responsibility of the carriers or of the third parties that do this type of work. We are involved in this operation because of our apron control service at Mirabel and further to the investigational report, it was determined that we were not in any way at fault and that the work carried out by our employees was beyond reproach.

Senator Rivest: Are you saying then that certain aspects of employee or passenger safety are not within ADM's control, but rather within the control of the carriers or of other persons?

Mr. St-Pierre: We have to try and draw some distinction here. Obviously, the movement of the aircraft between the apron — where it is parked for passenger boarding — and the de-icing area is controlled by our services. If the aircraft must cross a runway or a taxiway, then it is controlled by the air traffic control agency. Once the aircraft is in position in that area and employees of the airline company or a third party proceed to de-ice it, then we are not involved in these operations to any great extent.

Senator Rivest: Who is responsible specifically for de-icing the aircraft? Is it the air carrier or the airport?

Mr. St-Pierre: The federal government's Aviation Group has regulations in place respecting aircraft de-icing, this following the infamous incident in Dryden, Ontario. Local airport authorities identify specific areas and attempt to facilitate de-icing procedures. Why are attempts being made to have all de-icing operations carried out in one area? Primarily for environmental reasons. We must comply with environmental and pollution control standards which dictate that there can be no more than 100 parts per million of de-icing agents in runoff. However, as I stated earlier, we control this process to some extent and we have taken certain initiatives. I refer to these in my presentation.

I pointed out that all safety and security measures affecting airside operations have been combined in one single volume. Among other things, I mentioned vehicle operation and safety and security directives. We tried to get involved by telling employers that they must ensure, before assigning a particular task, that the employee in question has received the required training. This is not something that we are going to verify. We do not have the personnel to check out each employee to ensure that he has the

sensibilisés au problème qu'il y a eu à propos d'Air Maroc, où deux employés sont décédés. Quelles sont les mesures qui ont été prises au niveau des communications parce qu'il semblerait — je ne sais pas si le litige est maintenant réglé devant les tribunaux ou ailleurs — que cela a été un problème entre l'appareil et les services au sol? Est-ce que vous avez considérablement amélioré ou enfin révisé les procédures pour essayer d'éviter que ce genre de situation déplorable ne se reproduise?

M. St-Pierre: Je pense que, dans cette situation le dégivrage lui-même n'est pas une responsabilité d'Aéroports de Montréal. C'est une responsabilité des transporteurs ou une responsabilité de tierces parties qui font ce travail. Nous sommes impliqués dans cette fonction via notre service de contrôle du tablier à Mirabel et, suite au rapport de l'enquête, il a été déterminé que nous n'étions aucunement en cause, que le travail effectué par nos gens était sans reproche vis-à-vis cet incident.

Le sénateur Rivest: Mais alors, est-ce à dire qu'il y a des aspects de la sécurité des travailleurs ou des passagers qui échappent au contrôle de l'ADM et qui relèveraient des transporteurs ou d'autres personnes?

M. St-Pierre: Il faut essayer de trancher cela un peu. Il est bien évident qu'un aéronef qui circule entre l'aire de trafic — sa position d'arrêt pour embarquer les passagers — et l'aire de déglacage est contrôlé par nos services. S'il doit traverser une piste d'atterrissage, une voie de circulation, il est contrôlé par l'Agence de contrôle de la circulation aérienne. Et lorsqu'il est rendu sur place, à l'arrêt, et que les employés de la compagnie aérienne ou d'une tierce partie le déglacent, à ce moment-là on a peu d'implication.

Le sénateur Rivest: Qui est responsable du problème spécifique du dégivrage des appareils? Est-ce le transporteur? Ce n'est pas l'aéroport?

M. St-Pierre: Il y a une certaine réglementation du gouvernement fédéral, du groupe Aviation, qui touche le déglacage des aéronefs, et c'est surtout à la suite du fameux incident de Dryden en Ontario. Donc, les autorités aéroportuaires locales, se contentent d'identifier des endroits et de rendre la tâche plus facile là où le déglacage doit se faire. Pourquoi on tente de plus en plus de centraliser ces divers endroits en un seul endroit? C'est surtout au niveau de l'environnement où l'on est très serré. On doit respecter les normes environnementales à l'intérieur desquelles on dit qu'on ne doit pas polluer. Il ne doit pas y avoir plus de 100 parties par million de produits de déglacage dans les cours d'eau, les rejets. Mais, comme je vous l'ai dit tout à l'heure, nous le contrôlons quand même, dans un certain sens, et on a fait certaines initiatives. Et j'en parle dans mon texte d'ailleurs.

Dans mon texte, je dis qu'on a regroupé, sous un seul volume, toutes les mesures de sûreté et de sécurité qui touchent l'exploitation sur le côté air et, entre autres, j'ai nommé la conduite de véhicules, les directives de sûreté et de sécurité. On essaie de s'impliquer en disant aux employeurs qu'ils doivent s'assurer, avant de faire effectuer un travail quelconque par un employé, que cet employé a reçu la formation nécessaire. Donc, on n'est quand même pas pour aller vérifier. On n'a pas le

required training. However, this initiative is unique and is not being done anywhere else.

Senator Rivest: What responsibility does Transport Canada have in this case?

Mr. St-Pierre: Could you be more specific?

Senator Rivest: I am referring to ground safety, de-icing and so forth. For example, you say that enquiries are made as to whether the employee has received some training, but that the ADM is not in a position, nor is it its responsibility to verify whether the employee is competent. Who checks into this matter? Does Transport Canada have regulations in place? Is some kind of control exercised?

Mr. St-Pierre: Transport Canada does have regulations concerning de-icing, but as to how specific they are, I cannot say. Of course, they pertain to ice and frost on aircraft. I would assume — and I am only guessing as I do not have this information — that these regulations stipulate that the aircraft must be de-iced. As for the procedure followed, the skills required and the operation of vehicles in the vicinity of the aircraft, I do not know. I do not believe that these activities are regulated.

Senator Rivest: Then no one verifies these procedures? There are no authorities who check into this?

Mr. St-Pierre: We verify procedures to a certain extent. Consider for example aircraft parked near gates or near a passenger boarding or disembarkation area. A ground-marking system is used to ensure that an aircraft parks within a particular area. No vehicles are permitted to circulate within this area other than aircraft service vehicles. This is a local directive on traffic, a directive issued by ADM, and if someone fails to comply with it, he is fined.

Senator Rivest: With your permission, Mr. Chairman, I would like to get back to the subject of de-icing. Suppose a plane is set to take off and needs to be de-iced. Who carries out this operation? Is it a private company? Is that company accredited? Do we check to see that the company employees are properly trained? Is the work supervised by aircraft personnel? Basically, who handles de-icing operations?

Mr. St-Pierre: There are two possible situations: on the one hand, the aircraft can be de-iced by employees working for the airline and in this case, the employer must ensure that these people have been trained and know what they are doing because an aircraft is not a toy, but rather a machine that can carry upward of 300 passengers. On the other hand, a third party may be hired by the airline to carry out the de-icing operations.

Senator Rivest: Then, the carrier demands the same standards of its employees who de-ice the aircrafts as it does from its flight crew?

Mr. St-Pierre: Yes, except as I said earlier, we are trying something different. This is not yet finalized. We do not think that this will go over smoothly, because no one, regardless of the field,

personnel pour aller vérifier chaque employé pour s'assurer que c'est fait. Mais c'est un peu une première; cela ne se fait pas nulle part.

Le sénateur Rivest: Quelle est la responsabilité de Transports Canada là-dessus spécifiquement?

M. St-Pierre: Pouvez-vous préciser?

Le sénateur Rivest: Pour la sécurité au sol, le dégivrage, et cetera. Par exemple, vous dites: on demande que la personne ait reçu une formation, mais on n'est pas en mesure, ce n'est pas notre responsabilité à ADM, de vérifier la compétence. Qui vérifie la compétence? Est-ce qu'il y a une réglementation de Transports Canada? Est-ce qu'il y a un contrôle?

M. St-Pierre: Il y a une réglementation, concernant le dégivrage, de Transports Canada, mais jusqu'à quel point elle est précise, je ne le sais pas. Elle traite, bien sûr, de dépôts de glace ou de givre sur les aéronefs; elle dit probablement — et je m'avance là, je n'ai pas l'information — qu'on doit dégivrer les aéronefs. Maintenant, à savoir le processus, les compétences, la conduite de véhicules autour des aéronefs, je ne le sais pas. Je ne pense pas que ce soit réglementé.

Le sénateur Rivest: Il n'y a personne qui vérifie cela? Il n'y a pas une autorité qui vérifie cela?

M. St-Pierre: Nous vérifions dans un certain sens. Prenons l'exemple des aéronefs qui sont stationnés près des barrières ou à une barrière pour l'embarquement et le débarquement des passagers. Il y a un système de marquage au sol qui dit que lorsqu'un aéronef est situé à l'intérieur d'une telle zone, il ne doit pas y avoir de circulation de véhicules autres que les véhicules qui doivent donner des services à l'aéronef. C'est une directive locale, une directive sur la circulation, une directive émise par Aéroports de Montréal, et si quelqu'un se fait prendre à passer outre cette directive, il est pénalisé.

Le sénateur Rivest: Permettez, monsieur le président, que je revienne sur le dégivrage. Il y a un avion qui est sur le point de décoller et il a besoin de dégivrage; qui dégivre? Est-ce que c'est un entrepreneur privé? Est-ce qu'il est accrédité? Est-ce qu'on a vérifié que ses employés font l'emploi? Est-ce que c'est le personnel de l'appareil qui supervise le travail? Qui dégivre l'avion?

M. St-Pierre: Il y a deux situations ou deux possibilités: la première, ce sont les employés qui travaillent pour ladite compagnie aérienne qui fait dégivrer son avion et, à ce moment-là, c'est l'employeur qui doit s'assurer que ses gens ont été formés et qu'ils savent quoi faire, parce qu'on ne joue pas avec un jouet. C'est un avion qui s'envole avec peut-être 300 passagers. Ou c'est une tierce partie qui est engagée par une compagnie aérienne pour le faire.

Le sénateur Rivest: Alors, le transporteur a, face à son personnel qui dégivre, les mêmes exigences qu'il a face à son personnel de bord?

M. St-Pierre: Oui, sauf comme je vous l'ai dit tout à l'heure, on essaie de faire quelque chose d'autre. Ce n'est pas finalisé. On ne pense pas que cela passe comme on dit, excusez

likes to be regulated or to be subject to regulations that could imply a certain degree of responsibility. What we are saying here is that if you do the de-icing, you must provide us with assurances that your employees have been trained according to the rules. This may not seem like a great deal, but this is not being done anywhere else in the country.

Senator Rivest: Only in Montreal?

Mr. St-Pierre: Yes, because elsewhere airport authorities operate with leasing agreements. An airline leases space from us and its employees operate the vehicles. They undergo testing and receive training, but aside from this, in so far as dictating the specific duties that they carry out on the grounds which belong and are controlled by the local airport authority, that is not done. We are taking this one step further and saying to them: "In signing this agreement, you must provide assurances that your employees have all been trained to operate vehicles or to perform the tasks assigned to them." This agreement has not yet been finalized. However, we do have a draft agreement ready to be submitted.

Senator Bacon: Do similar agreements exist in the United States?

Mr. St-Pierre: I could not say. I know that there are no such agreements elsewhere in Canada.

Senator Rivest: Thank you, Mr. St-Pierre.

[English]

Senator Adams: First, I want to focus on the area of security. I have flown quite a bit. I am concerned about the Transport Canada staff who walk around the air terminal. Very often, they either meet with individuals in the terminal or sit down for a coffee. I know these people have had security training, but my concern is with the people on the other side of the security gate. Are they properly trained in security matters?

Mr. St-Pierre: First, even though you are in possession of a security pass to be on the air side or with the travelling public who have already gone through security checkpoint, you are not allowed, if you are not on duty, to use that security pass to go to meet a friend or your mother or your fiancée on the air side. So those staff who you see when you take the aircraft are in the normal course of their duty and are allowed to be there; that is their job.

These people are very well informed of what is going on in an airport. This is their main area of work. They have been there, most of them, for many years, and they know what could be dangerous for the security of the travelling public.

Senator Adams: The second area I want to touch on is catering. Are there any security measures with respect to the catering? Is there any regulation at Transport Canada vis-à-vis the catering aspect of the airline business? Can the airlines choose any kind of catering they want to serve food in the plane? How do they go about getting catered food on the airplane?

l'expression, du beurre dans la poêle, parce que personne, dans quelque domaine que ce soit, n'aime se faire réglementer ou voir un semblant de réglementation qui pourrait impliquer une certaine responsabilité. Parce qu'on dit là-dedans: «Si tu fais du déglacage, tu dois nous assurer que tes employés ont été formés selon les règles de l'art.» C'est peu, mais c'est beaucoup. Et cela n'existe nulle part ailleurs au pays.

Le sénateur Rivest: Uniquement à Montréal?

M. St-Pierre: Oui. Parce que partout ailleurs, on a ce qu'on appelle des baux de location. Nous louons à une compagnie aérienne, un espace, ses gens vont conduire des véhicules. On va leur faire passer un test, on va donner une formation mais, à part de cela, en ce qui concerne les tâches précises qu'ils effectuent sur les terrains qui appartiennent et qui sont contrôlés par l'autorité aéroportuaire locale, cela n'existe pas. Nous allons un peu plus loin, nous leur disons: «Vous allez vous assurer, parce que vous allez signer ce document, que vos employés ont tous été formés à conduire ou à effectuer les tâches auxquelles ils ont été assignés.» Ce n'est pas encore passé. On va le présenter, mais l'ébauche du document est terminée.

Le sénateur Bacon: Monsieur St-Pierre, cela n'existe pas aux États-Unis?

M. St-Pierre: Je ne peux pas vous le dire. Je sais que cela n'existe pas au Canada.

Le sénateur Rivest: Je vous remercie, monsieur St-Pierre.

[Traduction]

Le sénateur Adams: J'aimerais m'attarder tout d'abord sur la question de la sécurité. J'ai l'habitude de prendre l'avion. Je m'inquiète au sujet des membres du personnel de Transports Canada qui circulent dans l'aérogare. Très souvent, ils rencontrent des personnes dans l'aérogare ou prennent un café. Je sais qu'ils ont reçu une formation en matière de sécurité, mais je me pose des questions au sujet de ceux qui se trouvent de l'autre côté de la barrière de sécurité. Sont-ils formés comme il le faut en matière de sécurité?

M. St-Pierre: Tout d'abord, même si vous avez un laissez-passer de sécurité pour être du côté piste ou avec les voyageurs qui ont déjà passé le contrôle de sécurité, vous ne pouvez pas, si vous n'êtes pas en service, vous servir de ce laissez-passer de sécurité pour aller voir un ami, votre mère ou votre fiancée du côté piste. Les membres du personnel que vous voyez lorsque vous prenez l'avion exercent leurs fonctions et sont autorisés à être là où ils se trouvent; c'est leur travail.

Ces membres du personnel savent très bien ce qui se passe dans un aéroport. C'est leur spécialité. La plupart d'entre eux sont là depuis de nombreuses années et ils savent ce qui pourrait être dangereux pour la sécurité des voyageurs.

Le sénateur Adams: J'aimerais parler maintenant de la restauration. Y a-t-il des mesures de sécurité applicables aux services de restauration? Transports Canada a-t-il des règlements au sujet des services de restauration dans les aéroports? Les lignes aériennes peuvent-elles choisir le genre de services de restauration qu'elles souhaitent? Comment s'organisent-elles pour amener les plateaux repas dans les avions?

Mr. St-Pierre: Most of the catering services for airplanes, the flight kitchens, are situated on the airport itself, so it is not an unknown organization. It is an organization that is renting space from the local airport authority; we know the owner or the operator of these facilities. Most of these flight kitchens are situated on the ground side, so that is that if somebody wants to go from the kitchen to the aircraft, they have to go through a security checkpoint.

Again, it is not a procedure to search each and every vehicle that goes through that security checkpoint; it never has been. It would cause flight delays. But if there is any doubt on the part of the security personnel at the checkpoint for vehicles, that vehicle will be stopped. Also, the driver of that vehicle must have a security pass; also, if there is another person in the truck, that person must have a security pass. Those people have been security cleared in order to get that pass; their risk has been assessed. We know their past; we know they are not former criminals or persons that would tend to do the kinds of things that could be dangerous for the flight safety, and so on. Otherwise, they would not be hired.

Senator Adams: Yes, those that are catering the food might be honest people; however, my concern is whether or not, before the food leaves the kitchen area and is loaded on to a truck for delivery to an aircraft, there is any checkpoint that those food trays must go through.

Mr. St-Pierre: Some of the flight kitchens are situated right on the border between the public side and the air side; and in these flight kitchens, there is a checkpoint whereby before loading a vehicle everybody has to go through a kind of a checkpoint.

Now, as to whether somebody checks every individual meal that is loaded on to an aircraft, I do not know. My guess is no. But again, they all have supervisory personnel who look on employees, and if there is any doubt, no doubt something would be done to correct that. Again, these vehicles have to go through our own security checkpoint. However, there is no systematic procedure to ensure that each and every individual wrapped meal on board an aircraft is totally clean. I do not believe that a system such as that exists.

Senator Adams: You were talking about de-icing. Sometimes we have a problem with ice on the runway and the apron. What material are you using on the runways and the apron in the de-icing procedure?

Mr. St-Pierre: I must tell you that we wish we could use salt, but we cannot; it is forbidden. You would lose your job tomorrow morning for using salt as a de-icer. What we use is urea; it is a fertilizer. One of its properties is that it lowers the freezing point of water. If you have ice, it does not work very well. Urea has a property that lowers the freezing level of the water to twenty-six degrees. Below twenty-six degrees it does not work. There is no way whatsoever you can do anything with that, so it is very limited, from twenty-six to about thirty-two degrees. As well, urea is very, very expensive. The last time I checked, it cost about \$300 a tonne. If you can imagine a runway 12,000 feet long by 200 feet wide, you are using tons of material. So it is expensive and not very efficient. If somebody were to discover something as

M. St-Pierre: La plupart des services de restauration pour les avions, les cuisines de l'air, se trouvent dans l'aéroport lui-même, si bien qu'il ne s'agit pas d'une entité inconnue, mais d'un organisme qui loue des locaux à l'administration aéroportuaire locale; nous connaissons le propriétaire ou l'exploitant de ces installations. La plupart de ces cuisines de l'air sont situées du côté aérogare si bien que toute personne qui souhaite aller de la cuisine à l'avion doit passer par un contrôle de sécurité.

Évidemment, on ne fouille pas systématiquement chaque véhicule qui passe par ce contrôle de sécurité; cela ne s'est jamais fait, car cela causerait des retards de vol. Par contre, si les membres du personnel de sécurité ont le moindre doute au sujet d'un véhicule, ils vont l'arrêter. Par ailleurs, le conducteur du véhicule doit avoir un laissez-passer de sécurité, ainsi que toute autre personne se trouvant dans le camion. Ces personnes ont passé le contrôle sécuritaire pour obtenir leur laissez-passer; le risque a été évalué. Nous connaissons leurs antécédents; nous savons qu'il ne s'agit pas d'anciens criminels ni de personnes qui auraient tendance à mettre la sécurité des vols en péril, et cetera. Autrement, elles n'auraient pas été embauchées.

Le sénateur Adams: Oui, ceux qui préparent les repas sont peut-être honnêtes; cependant, j'aimerais savoir s'il existe des points de contrôle que doivent franchir les plateaux d'aliments avant de quitter la cuisine et d'être chargés dans le camion qui les livre à l'appareil.

M. St-Pierre: Certaines cuisines de l'air sont situées à la toute limite qui sépare le côté terminal du côté piste; elles comportent alors un point de contrôle que doit franchir quiconque travaille au chargement du véhicule.

Quant à savoir si quelqu'un inspecte chaque repas livré à bord d'un appareil, je l'ignore. Je ne le croirais pas. Encore une fois, toutes ces cuisines emploient du personnel qui supervise les employés. Dans le doute, on prendrait certes des mesures. De plus, ces véhicules doivent subir notre propre contrôle de sécurité. Par contre, il n'y a pas en place de système pour vérifier chaque repas emballé qui est livré à bord de l'appareil. Je ne crois pas que pareil système existe.

Le sénateur Adams: Vous avez parlé de dégivrage. Parfois, la présence de glace sur la piste et dans l'aire de trafic pose problème. Quelle substance utilisez-vous pour dégivrer les pistes et l'aire de trafic?

M. St-Pierre: Nous préférierions pouvoir utiliser du sel, mais c'est impossible. L'emploi du sel est interdit. On vous mettrait tout de suite à la porte demain matin si vous en épandiez sur les pistes. Nous utilisons de l'urée, un engrais. Il a entre autres comme propriété d'abaisser le point de congélation de l'eau. S'il y a de la glace, il n'est pas très efficace. L'urée abaisse le point de congélation de l'eau à 26 degrés. En deçà de 26 degrés, elle est inutile. Il n'y a rien à faire. Son emploi est donc très limité, lorsque la température oscille entre 26 et 32 degrés environ. De plus, l'urée coûte extrêmement cher. La dernière fois que je me suis renseigné, son coût était d'environ 300 \$ la tonne. Quand on pense qu'une piste mesure 12 000 pieds de long par 200 pieds de large, on peut imaginer les tonnes d'urée utilisées. Donc, le

efficient as salt, but non-corrosive, he would make a fortune tomorrow morning.

The Chairman: They have, sir. One of the greatest discoveries in western civilization is in Ottawa right now; it involves a little patch of concrete sitting at the back of the National Research Council. They have now discovered how to pass electricity through concrete. It has been sitting there all winter — and this has been a very severe winter — and there is no ice and no snow on it. They have found a way for electricity to flow through concrete. Hence, when you repave your runways — perhaps I am being a little facetious.

Mr. St-Pierre: I did not know that National Research Council did that. However, I must tell you, with respect to the Dorval Airport, which opened in 1962, that the elevated way was installed, as you say, with electric cables to heat it. However, we realized over time that it was just too expensive to run that, very expensive to maintain. Finally, we abandoned the system.

The Chairman: On another topic, are there any spot checks done with respect to in-flight meal preparation. I know there are for sanitary reasons, because there are provincial health standards that must be adhered to; however, they have nothing to do with security.

My concern is the capacity for somebody to put, say, automatic machine guns in the trays, in the compartments that hold the individual trays. Is there no way of checking that, no way of checking it at all, and no way of denying access to somebody who is determined to carry out that deception? I think that was our concern. There appears to be a major gap in trying to provide a sterile environment.

As you know, we built fences around airports 35 or 40 years ago to protect planes from people; now, we want to protect people from planes. There is a fair difference there. Are there any spot checks if flight service meals, security spot checks, to your knowledge, carried out from time to time?

Mr. St-Pierre: Very regularly, we verify that the installations that are on the line between the air side and the ground side are not accessible by the public, or anyone. We make sure that the doors are closed and locked at all times and that only those who need to go gain access have a key or a magnetic card, whatever it might be, to gain access. However, we do not check the equipment as such. We do not check what they are putting in the big tray that goes into the aircraft; we are not checking that.

The Chairman: I will now jump, just for a minute, to the question of fire services. In your experience, how often have the fire services at either Dorval or Mirabel been used? How many times a year would they be called upon?

Mr. St-Pierre: Very often. They are not only called in case of a crash, but also in the case of apprehended difficulties. For example, if an aircraft is coming in for a landing and the pilot notices that the green light is not on the carriage, he will call the emergency service to be ready, just in case. There are all kinds of situations like that. They are called also if, on landing, a wheel or a brake malfunctions or overheats. They are called also to

produit coûte cher et il n'est pas très efficace. Le jour où quelqu'un découvrira un produit aussi efficace que le sel mais sans son effet corrosif, il fera fortune.

Le président: On en a découvert un, monsieur. L'une des plus grandes découvertes de la civilisation occidentale se trouve à Ottawa. Il s'agit d'un petit carré de béton situé à l'arrière du Conseil national de recherches. Les chercheurs de cet organisme ont découvert un moyen de faire passer l'électricité dans le béton. Cette petite aire de béton a passé tout l'hiver — qui a été très rigoureux — sans glace, ni neige. On a trouvé un moyen de chauffer le béton. Par conséquent, quand vous referez le revêtement des pistes... je plaisante.

M. St-Pierre: J'ignorais que le Conseil national de recherches avait fait cette découverte. Je dois cependant vous avouer qu'en ce qui concerne l'aéroport de Dorval, ouvert en 1962, lorsqu'on y a construit la piste surélevée, on y a installé des fils électriques pour en chauffer la surface. Nous nous sommes rendu compte toutefois, avec le temps, que son exploitation coûtait trop cher, que l'entretien était trop coûteux. Nous avons fini par y renoncer.

Le président: Autre sujet, j'aimerais savoir si l'on vérifie au hasard la préparation des repas servis à bord de l'appareil. Je sais qu'on effectue des contrôles sanitaires, qu'il existe des normes provinciales à respecter; toutefois, ces contrôles n'ont rien à voir avec la sécurité.

Le fait que quelqu'un puisse, par exemple, placer des automitrailleuses dans les plateaux ou dans les compartiments où sont rangés les plateaux individuels m'inquiète. N'y a-t-il pas moyen de contrôler cela et d'empêcher quelqu'un d'agir ainsi? C'était notre source de préoccupation, je crois. Il semble y avoir là une lacune dans le système de sécurité.

Comme vous le savez, nous avons installé, il y a 30 ou 40 ans, des clôtures tout autour des aéroports pour protéger les appareils; maintenant, ce qu'il faut, c'est protéger les gens des appareils. Il y a là toute une différence. Effectue-t-on des contrôles au hasard de la sécurité des repas servis à bord?

M. St-Pierre: À intervalles très réguliers, nous vérifions que les installations situées à la limite du côté piste et du côté ville ne sont pas accessibles au public ou à des intrus. Nous faisons en sorte que les portes sont constamment fermées et verrouillées et que les seuls à avoir la clé ou la carte magnétique d'accès sont ceux qui en ont besoin. Toutefois, nous ne vérifions pas le matériel comme tel. Nous ne vérifions pas ce qui est placé dans le grand bac qui est livré à l'appareil; nous ne faisons pas cela.

Le président: Passons maintenant, rapidement, à la question du service d'incendie. Combien de fois le service d'incendie a-t-il été utilisé à Dorval ou à Mirabel? Combien de fois par année a-t-il fallu l'appeler sur place?

M. St-Pierre: Très souvent. Nous n'appelons pas les pompiers seulement s'il y a un écrasement. Nous faisons appel à leurs services lorsque nous appréhendons des difficultés. Ainsi, si un appareil s'apprête à atterrir et que le pilote se rend compte que le voyant lumineux vert signalant le verrouillage du train d'atterrissage n'est pas allumé, il en avisera le service d'intervention d'urgence, juste au cas où. Il survient toutes sortes

stand-by whenever there is fuel spill, when they have to pick it up. A fuel spill below the wing of an aircraft that is being refuelled can be very dangerous. There is a specialized material that is put down to absorb the fuel; they then take it away and dispose of it. They are called, to stand by, when an aircraft with passengers on board is being refuelled. At Dorval and Mirabel, our firefighters are also called in for first aid purposes, in case of medical difficulties. They are called to respond if a passenger has difficulties; they do the primary check. If there is a need to evacuate to a more specialized facility, they will call the proper authorities to do that. So they are called upon continuously.

They also train airline personnel on the use of fire extinguishers: what to use, what type to use, and what type not to use. They verify all power systems within all buildings that belong to the airport authority. Therefore, they are called very often, but fortunately for minor things.

The Chairman: So they are there in a preventative sense, a comfort blanket.

Mr. St-Pierre: Yes, they are a comfort blanket; however, they are also the first responder at the airport if we have a fire. They are the closest.

The Chairman: If you have a fire in the terminal —

Mr. St-Pierre: That is what I mean.

The Chairman: Are they the responder?

Mr. St-Pierre: Yes. They are the first responder, until such time as a municipal firefighter comes in, at which time they take over the responsibility.

The Chairman: Security, other than the general traffic associated with the operation of an airport, is not really your responsibility. It is the responsibility of the airlines; correct?

Mr. St-Pierre: The aircraft itself, of course, is the responsibility of the airline. To make sure that the passengers that are transported by an airline are secure is an airline's responsibility; to man and operate the security checkpoint is the responsibility of an airline. The people who conduct a search of your person and any hand luggage aircraft work for the airline. That is a contract that is run by an airline, on behalf of all the other airlines, and these people have been trained to search, what to search for.

That training is regulated by Transport Canada. Inspectors from Transport Canada are continuously in the air terminal buildings at Dorval and Mirabel, as well as other major terminals in the country, to ensure that the local airport authority is meeting all of Transport Canada's regulations in the matter of security.

Two of our regulations are entitled *Règlement sur la sécurité des aéroports* and *Règlement sur la sécurité des transporteurs*. Those regulations very precisely govern what we have to do to

de situations de ce genre. On fait aussi appel à eux si, à l'atterrissage, une roue ou un frein est défectueux ou surchauffe. Ils sont aussi avisés de se tenir prêts quand il y a un déversement accidentel de carburant, parce que ce sont eux qui font le nettoyage. Le déversement accidentel de carburant sous l'aile d'un appareil en ravitaillement peut être extrêmement dangereux. On répand une substance absorbante spéciale qu'il faut ensuite ramasser et éliminer. Ils sont aussi sur le qui-vive quand un appareil ayant des passagers à bord est ravitaillé. À Dorval et à Mirabel, nos pompiers prodiguent aussi les premiers soins, lorsque quelqu'un est malade. Ce sont eux qui, les premiers, s'occupent du passager en difficulté. S'il est nécessaire de transporter le malade à un établissement plus spécialisé, ils communiquent avec les autorités compétentes. On fait donc continuellement appel à leurs services.

Enfin, ce sont également eux qui montrent au personnel des compagnies aériennes comment utiliser les extincteurs, lesquels utiliser et ne pas utiliser. Ils vérifient les réseaux électriques de tous les immeubles appartenant à l'autorité aéroportuaire. Par conséquent, on fait très souvent appel à leurs services, mais heureusement, pour des situations sans gravité.

Le président: Leur présence vise donc à prévenir, à sécuriser.

M. St-Pierre: En effet, leur présence sécurise; cependant, étant donné leur proximité, ils sont aussi les premiers à intervenir si un incendie se déclare à l'aéroport.

Le président: S'il y a un incendie au terminal...

M. St-Pierre: C'est ce que je voulais dire.

Le président: Ce sont eux qui répondent les premiers à l'appel?

M. St-Pierre: Oui. Ils sont les premiers sur place, jusqu'à l'arrivée du service d'incendie municipal qui prend alors la relève.

Le président: Les questions de sécurité autres que le trafic général associé à l'exploitation d'un aéroport ne relèvent donc pas de vous, en réalité. Elles sont la responsabilité des lignes aériennes, n'est-ce pas?

M. St-Pierre: L'appareil comme tel relève bien sûr de la compagnie aérienne. C'est également elle qui doit voir à la sécurité des passagers qu'elle transporte, qui exploite et qui dote en personnel les points de contrôle de sécurité. Les personnes qui vous fouillent et qui inspectent les bagages de cabine travaillent pour la compagnie aérienne. Le contrat est administré par une compagnie, pour le compte de toutes les autres, et ces personnes sont formées pour effectuer des fouilles, elles savent quoi vérifier.

Cette formation est réglementée par Transports Canada. Les inspecteurs du ministère circulent continuellement dans les aéroports de Dorval et de Mirabel, ainsi que dans les autres grandes aéroports du pays, pour vérifier que l'autorité aéroportuaire locale satisfait à tous les règlements de sécurité de Transports Canada.

Deux de ces règlements s'intitulent *Règlement sur la sécurité des aéroports* et *Règlement sur la sécurité des transporteurs*. Ils précisent avec beaucoup de détail les mesures à prendre pour

protect the air side against any intruder who do some damage or hijack an aircraft; something like that.

The Chairman: Thank you, Mr. St-Pierre. It has been interesting.

Mr. St-Pierre: Mr. Chairman, I did not fully answer your earlier question. I said earlier that we use urea, but that it is not very efficient in certain circumstances. We also use sand, but a special grade of sand. It is a crushed rock that is very hot. Hence, when the urea is inappropriate for a particular ice condition, we throw this hot rock on the ice. And something else — which may surprise you — we use for ice are the big mechanical brooms that I am sure you have all seen at the airport, a giant rotating broom with wire mesh. These are used in the winter to wear out the ice. These brooms are fifteen feet wide and, with the speed of rotation, they wear out the ice. It takes a long time, but, again, you cannot use salt.

The Chairman: You get a hold of those fellows over at the National Research Council and ask them for some data on heating concrete. If it works, it will answer a lot of prayers. Thank you, once again, for your presentation.

I will now call upon the Brotherhood of Locomotive Engineers to present their presentation.

Mr. Thomas G. Hucker, Vice-President and National Legislative Representative, Brotherhood of Locomotive Engineers: My colleague Mr. Houston is retiring from his duties with the union, and so this morning I am going to give him the distinct pleasure of presenting our position to this committee. This will be his last opportunity, as a union officer, to appear before a government body.

The Chairman: How long have you been with the union?

Mr. J. H. Houston, Provincial Legislative Board Chairman for Ontario, Brotherhood of Locomotive Engineers: Almost thirty-eight years on the railroad, and I have been a union officer for about twenty-five.

The Chairman: That is wonderful. May I congratulate you on your contribution and on your longevity. Please go ahead, sir.

Mr. Houston: We thank the committee for allowing us to appear today. I will begin by reading a written brief. Following that, we will be prepared to take questions.

The effect of deregulation on safety: For many years, the railways in Canada lobbied the federal government for less regulation in their industry. Primarily, the railways contended that the degree of regulation in effect at the time inhibited their ability to compete in the transportation marketplace. In the case of CN, the position was that as a crown corporation they were somewhat more regulated than their major competitors.

protéger le côté ville contre toute intrusion dans le périmètre de l'aéroport en vue d'endommager un appareil ou de le détourner, et cetera.

Le président: Je vous remercie, monsieur St-Pierre. Ce fut très intéressant.

M. St-Pierre: Monsieur le président, je n'ai pas donné une réponse complète à votre question au sujet du dégivrage. J'ai dit que nous utilisons l'urée, mais qu'elle n'est pas très efficace dans certaines circonstances. Nous utilisons aussi du sable, mais une catégorie spéciale de sable. Il s'agit de pierre concassée qui est très chaude. Donc, quand l'urée ne se prête pas à des conditions particulières, nous épandons ces pierres chaudes sur la glace. Autre moyen peut-être étonnant, nous utilisons aussi, lorsqu'il y a de la glace, les gros balais mécaniques que vous avez sûrement tous vus à l'aéroport, ces grands balais rotatifs équipés de treillis métalliques. On s'en sert, l'hiver, pour user la glace. Les balais mesurent 15 pieds de largeur. Ils tournent si vite qu'ils usent la glace. La technique n'est pas rapide, mais je répète qu'il est impossible d'utiliser du sel.

Le président: Communiquez avec ces chercheurs du Centre national de recherches et demandez-leur des renseignements sur le béton chauffé. Si la technique est efficace, elle répondra à bien des prières. Encore une fois, je vous remercie de votre exposé.

Je demanderais maintenant à la Fraternité des ingénieurs de locomotives de venir faire son exposé.

M. Thomas G. Hucker, vice-président et représentant national du comité législatif, Fraternité des ingénieurs de locomotives: Mon collègue, M. Houston, s'apprête à quitter le syndicat. Je vais donc, ce matin, lui faire plaisir et lui demander d'exposer notre position. Pour lui, ce sera la dernière occasion, en tant que représentant syndical, de témoigner devant un organisme gouvernemental.

Le président: Depuis combien de temps travaillez-vous au syndicat?

M. J. H. Houston, Conseil législatif provincial, président, section de l'Ontario, Fraternité des ingénieurs de locomotives: Voilà bientôt 38 ans que je travaille pour les chemins de fer, et j'aurai été un représentant syndical pendant 25 de ces 38 années environ.

Le président: C'est extraordinaire! Permettez-moi de vous féliciter de votre contribution et de votre longévité. Vous avez la parole, monsieur.

M. Houston: Nous tenons tout d'abord à remercier le comité de nous avoir invités à témoigner aujourd'hui. Je commencerai par faire la lecture du mémoire, après quoi nous serons à votre disposition pour répondre aux questions.

Pour ce qui est de l'effet de la déréglementation sur la sécurité, pendant de nombreuses années, les chemins de fer canadiens ont fait des démarches auprès du gouvernement fédéral pour qu'il réglemente moins leur industrie. Ils alléguaient surtout que la quantité de règlements auxquels ils étaient soumis à ce moment-là les empêchaient d'être compétitifs sur le marché des transports. Plus particulièrement, le CN a soutenu qu'en tant que société

Further, it was the consensus of opinion of the two major railways that their ability to operate was restricted by outdated and numerous regulations. Under various pieces of legislation, the railways felt that they were being restricted in the area of fair competition.

All through this seemingly never ending process of lobbying, the railway market-share and competition was, in their minds, suffering.

However, it would appear that during that process there was little consideration given to the aspect of safety in railway operations. Finally, in 1988, the long awaited deregulation process commenced. The whole premise during the process, as indicated by the railways, was that safety would not be compromised. Unfortunately, that was not the case.

Several factors relative to safety entered the picture at this point and continued to be predominant from that time to the present. The introduction of Manual Block System operation, which did away with many of the checks and balances, accounted for many instances of invasion of maintenance of way working limits, exceeding limits of authority through unfamiliarity with the system. Elimination of wayside operators, unfamiliarity with the new system on the part of Rail Traffic Controllers, Maintenance of Way, and engineering personnel all contributed to the problem. In actual fact, overload on the part of operating crews was found to have been the underlying reason for a number of the aforementioned violations.

The Brotherhood of Locomotive Engineers, in 1993, participated in a national joint management-labour study relative to, what is known in the industry as, "forty rules" violations — protection of maintenance of way equipment rules. With the Railway Association of Canada, a study was commissioned to determine why there was such a marked increase in violations of the aforementioned rules. The time frame for the study was approximately two years previous to the date of that meeting. The findings of the study indicated that a major reason for some of the violations of the forty rules was "operating crews overload."

In so many words, the crew overload was "too many things going on at the same time." I personally can attest to a case of a crew overload on a VIA Rail Canada passenger train from Windsor to Toronto in May of 1992. That instant case was used as an example of crew overload in the study of the forty rules violations. On the trip to which I refer, the other locomotive engineer and myself copied fifteen manual block system clearances while moving in a distance of 148 miles at speeds up to 80 miles an hour.

These clearances involved operating through work limits, Rule 42 limits, protecting against opposing trains, to name a few. This was in addition to the observance of other operating rules, permanent speed restrictions, operation of the locomotive and train, as well as safe train handling.

d'état, il était soumis à plus de réglementation que ses concurrents.

De plus, les deux grands chemins de fer s'entendaient pour dire que l'application de règlements désuets et trop nombreux nuisait à leur exploitation. Selon eux, diverses mesures législatives les empêchaient de livrer une véritable concurrence.

Tout au long de ce processus de démarchage en apparence sans fin, leur part de marché et leur compétitivité s'effritaient, selon eux.

Il semble toutefois que, durant ce processus, on ait très peu tenu compte de la sécurité d'exploitation des chemins de fer. En fin de compte, en 1988, s'amorçait le processus de déréglementation tant attendu qui, s'il faut en croire les chemins de fer, supposait au départ que la sécurité ne serait pas compromise. Malheureusement, ce ne fut pas le cas.

Plusieurs facteurs influant sur la sécurité sont entrés en jeu à ce stade et continuent de dominer depuis lors. Ainsi, l'adoption du système du cantonnement manuel, qui a éliminé de nombreux freins et contrepoids, a causé de nombreuses invasions de trains facultatifs de travaux pour l'entretien de la voie ferrée qui excédaient la limite parce qu'ils ne connaissaient pas le système. L'élimination des opérateurs de système de détection en voie, la méconnaissance du nouveau système de la part des contrôleurs du trafic ferroviaire, des équipes d'entretien de la voie et des ingénieurs ont tous contribué au problème. En réalité, on a constaté que la surcharge de travail des équipes était à l'origine de certaines violations mentionnées.

La Fraternité des ingénieurs de locomotives a participé, en 1993, à une étude nationale mixte patronale-syndicale portant sur ce que l'on appelle dans l'industrie la violation des «quarante règles»... les règles visant à protéger le matériel d'entretien de la voie ferrée. De concert avec l'Association des chemins de fer du Canada, une étude a été commandée en vue de déterminer la cause d'une hausse aussi prononcée des violations des règles que je viens de mentionner. On avait eu environ deux ans avant cette réunion pour mener l'étude. Les conclusions ont révélé qu'une des principales raisons de certaines violations des «quarante règles» était la surcharge de travail des équipes d'entretien.

En d'autres mots, les équipes faisaient trop de choses à la fois. Je puis moi-même témoigner de cette surcharge de l'équipe sur un train-passagers de VIA Rail parti de Windsor en direction de Toronto, en mai 1992. Ce cas a servi d'exemple dans l'étude. Durant le voyage, l'autre ingénieur de locomotive et moi-même avons copié 15 feuilles de libération en cantonnement manuel sur une distance de 148 milles en roulant à des vitesses pouvant atteindre 80 milles à l'heure.

Ces libérations portaient entre autres sur l'opération du train en violation des limites prévues à la règle 42 qui vise à prévenir la collision de trains circulant en sens inverse, pour ne nommer que celle-là. C'était sans compter la violation d'autres règles relatives à la limitation permanente de la vitesse et à l'exploitation de la locomotive et du train, ainsi que d'autres règles de sécurité.

Unfortunately, I have not been made aware of any of the changes that resulted from the study of the forty rules. In fact, the same problem still exists to some degree as we present this submission.

The introduction of technology and its rapid deployment, prior to and during interface with continuing deregulation, placed additional stresses on a system comprised of vast amounts of specialized equipment, specialized human resources, and its related training. The impact of deregulation can only be measured and assessed by statistics, by comparison with regulation prior to deregulation, and by how it relates to the types and frequency of railway occurrences.

Changes to the Transportation of Hazardous Goods Act, the Railway Act, the Canadian Railway Operating Rules, Cabooseless Train Decision, Remote Control Locomotive Operation, known as Beltpack, and the expanded use of radio controlled train movement have collectively impacted human ability to respond. The explosion of change and transmission of information has placed added dimensions of stress on operating crews, as we have indicated previously. The railway industry was first to recognize a human factors aspect and initiated a safety partner program in the early 1990s in an attempt to understand and reduce the risk of occurrences. The risk factor continued to escalate and further studies ensued.

Canadian National initiated a root-cause analysis program. This system was designed as a peer program, wherein the root-cause analysis was determined, and while no discipline usually was assessed to the offending employee, he was, as a result of an investigation into the matter at hand, required to explain to his fellow workers the error of his ways and/or the root cause of the incident that was being investigated.

Investigations by regulatory agencies at this point in time broadened in scope and depth; issues heretofore never considered, such as family, social, health, economic, rest, as well as sleep disorders, were all addressed. This came as a result of a joint effort by Canadian National Railways, Canadian Pacific Railways, and VIA Rail Incorporated, in association with the Brotherhood of Locomotive Engineers.

Some of the information garnered as a result of that study indicated that in the operations of trains, certain factors such as minute-by-minute changes in instructions, clearances, method of delivery, various complex regulations, as well as changes in legislation and operating rules, combined with irregular hours of work, often resulted in family strain, lack of rest, and ultimately a lack of concentration, which resulted in poor workplace performance.

Malheureusement, que je sache, cette étude n'a pas entraîné de changement. En fait, le problème persiste jusqu'à un certain point, à l'instant même où je vous parle.

L'introduction d'une nouvelle technologie et son déploiement rapide, avant et durant la période de déréglementation, a imposé une demande additionnelle sur un réseau comportant de grandes quantités de matériel spécialisé exploité par des ressources humaines spécialisées qui ont besoin d'être formées. L'impact de la déréglementation ne peut se mesurer et s'évaluer qu'en analysant la statistique, en la comparant avec les données de la période de réglementation et en essayant de déterminer l'effet de la déréglementation sur le genre et la fréquence des accidents et incidents.

Les changements apportés à la Loi sur le transport des marchandises dangereuses et à la Loi sur les chemins de fer, les Règles d'exploitation ferroviaire du Canada, la décision d'exploiter des trains sans wagon de queue, l'exploitation des locomotives à l'aide de télécommandes appelées des «pupitres portables» et le recours accru aux communications radio pour contrôler le mouvement des trains sont autant d'éléments qui ont imposé d'énormes exigences à l'être humain. La multiplication des changements et l'accélération de la transmission de l'information ont ajouté un nouvel élément de stress au travail des équipes d'exploitation, comme nous l'avons déjà précisé. L'industrie ferroviaire a été la première à reconnaître l'importance du facteur humain et à lancer, au début des années 90, un programme de partenariat en matière de sécurité en vue de permettre aux gens de comprendre le risque d'accident et de le réduire. Cependant, comme le facteur risque n'a pas cessé d'augmenter, d'autres études ont été entreprises.

Le Canadien National s'est lancé dans un programme d'analyse des causes premières. On en a fait un programme de pairs dans le cadre duquel on analysait les causes premières et, bien qu'aucune mesure disciplinaire ne soit habituellement recommandée à l'égard de l'employé ayant commis l'infraction, cet employé était tenu, à la suite d'une enquête, d'expliquer à ses collègues ce qu'il avait fait de mal et ce qui avait causé l'incident faisant l'objet de l'enquête.

C'est alors qu'ont été élargies la portée et l'envergure des enquêtes menées par les organismes de réglementation; on s'est penché sur des questions jusque-là jamais étudiées, comme les problèmes familiaux, sociaux et économiques des employés, de même que leur manque de repos et leurs troubles du sommeil. Cette étude a été l'aboutissement d'un effort commun des chemins de fer Canadien National, Canadien Pacifique et VIA Rail, ainsi que de la Fraternité des ingénieurs de locomotives.

L'étude a révélé que, dans l'exploitation des trains, certains facteurs comme les changements continuellement apportés aux instructions, aux consignes, aux méthodes d'exploitation et à divers règlements complexes, ainsi que les changements législatifs et les modifications des règles d'exploitation, combinés à des heures de travail irrégulières, suscitent souvent des tensions dans le milieu familial et, en bout de ligne, provoquent un manque de repos et de concentration qui mène à un piètre rendement au travail.

Unsecured rolling stock is leading to an increase in runaway equipment. This type of problem has resulted in the deaths of railway employees and incidents such as Edson, Alberta.

In order to compete in the global economy, to counter the anticipated effects of NAFTA, with reduced rail revenue, reduced traffic on branch lines and short lines, it could be stated that the railways placed themselves in a position of operating a lean and mean operation. Consequently, the workforce has suffered; and understandably, when the workforce suffers, so does performance and productivity.

It will be interesting to observe, in the immediate future, the continuing effects of deregulation on safety. Will all of the efforts on the part of management and labour in programs such as the Canalert fatigue counter measure program be allowed to evaporate in the face of continuing deregulation and have safety comprised? It is our sincere hope that this does not become a reality. However, based upon passed performance on the railways, one cannot be optimistic.

There are many other occurrences which indicated that deregulation has impacted safe rail operation. Canadian Railway Operating Rules under the authority of the Minister of Transport and the Railway Safety Act came into effect January 16, 1990. The revised rules had provisions facilitating the railways to expand on the use of technological change; in general, streamlining, as has been outlined previously in this submission.

There are examples, however, which could lead to unsafe consequences. Main track switches can be lined and locked in the reverse position — in other words, lined for siding. The purpose of this change was to facilitate the departure of a caboosless train from a siding adjacent to the main track without taking the time to restore the switch at the rear of the train, which has led to unsafe consequences in several instances.

Further, to facilitate the operation of caboosless trains, it was agreed that if a train is equipped with a Digitair end-of-train information system, with a rear train emergency braking feature, and a red flashing marker light operated by a light activated sensitive cell, et cetera, that train could then operate without a caboos. The provisions go on to state that dangerous commodities would not be marshalled within 2,000 feet of the rear of the train.

Although there were other provisions, two important were noted: a "flashing red marker to the rear"; and dangerous commodities were not to be at the rear of the train. The railways applied for and received permission from the regulator, Transport Canada, to replace the red flashing light at the rear of the train with a highly visible marker known as an HVM. On an approaching train, if you can see the marker in inclement weather, for lack of a better description, you are too close and thereby too late.

L'attelage incorrect du matériel roulant fait augmenter le nombre de déraillements. C'est le genre de problème qui a entraîné la mort d'employés de chemin de fer et des incidents comme celui d'Edson, en Alberta.

Afin de maintenir leur compétitivité au sein de l'économie mondiale et de contrer les effets anticipés de l'ALÉNA — baisse des revenus du transport par rail et du trafic sur les lignes secondaires et les lignes sur courtes distances — les chemins de fer se sont mis au régime minceur, pourrait-on dire. Les employés en ont souffert, tout comme, naturellement, le rendement et la productivité.

Il sera intéressant de voir, à court terme, quelles conséquences continuera d'avoir la déréglementation sur la sécurité. La direction et le personnel auront-ils déployé en vain tous ces efforts en vue de contrer la fatigue, par exemple dans le cadre de l'étude Canalert, dans ce contexte de déréglementation, et la sécurité sera-t-elle compromise? Nous espérons sincèrement que ce ne sera pas le cas. Toutefois, le rendement passé des chemins de fer ne nous rend pas très optimistes.

De nombreux autres événements nous font dire que la déréglementation a nui à l'exploitation sécuritaire des chemins de fer. Les Règles d'exploitation ferroviaire du Canada, qui relèvent du ministre des Transports et de la Loi sur la sécurité ferroviaire, sont entrées en vigueur le 16 janvier 1990. Les nouvelles règles facilitaient un recours accru aux nouvelles technologies, ce qui, en règle générale, est synonyme de rationalisation, comme nous l'avons déjà dit.

Par contre, nous pouvons citer des exemples de situations qui pourraient avoir des conséquences désastreuses. Il est désormais possible d'orienter et de verrouiller les aiguillages des voies principales pour permettre une circulation en sens inverse, autrement dit pour orienter les trains vers la voie de service. Cela avait bien sûr pour objet de permettre aux trains sans wagon de queue de partir d'une voie de service, d'une voie adjacente à la voie principale, sans qu'il soit nécessaire de faire basculer les aiguillages en position normale après leur passage. Cette règle a eu des conséquences graves dans plusieurs accidents et incidents.

De plus, afin de permettre l'exploitation de trains sans wagon de queue, il a été convenu que, si le train était équipé d'un système d'information arrière Digitair, ainsi que d'un dispositif de freinage d'urgence à l'arrière et d'un feu à éclat rouge déclenché par cellule photosensible, et tout le reste, on pourrait exploiter le train sans wagon-frein. Les règles précisent plus loin que des marchandises dangereuses ne peuvent se trouver à moins de 2 000 pieds derrière un tel train.

Bien qu'il y ait eu d'autres dispositions, on en a remarqué deux, importantes, soit l'installation d'un feu à éclat rouge à l'arrière du train et l'interdiction de faire suivre le premier train par un train transportant des marchandises dangereuses. Les chemins de fer ont demandé à l'organisme de réglementation, soit à Transports Canada, l'autorisation de remplacer le feu à éclat rouge à l'arrière des trains par un signal de queue à haute intensité. Si le conducteur du train qui s'approche peut voir ce signal par mauvais temps, — à défaut d'une meilleure façon de m'exprimer — je dirai qu'il est trop près et qu'il est trop tard.

It has been my personal experience as a locomotive engineer that compliance with the marshalling of dangerous goods at the rear of the trains is by no means being complied with on a daily basis. If a rear collision were to occur involving the above combined factors, the potential consequences could be catastrophic.

These are a few examples of the many deregulation changes, which we feel have laid dormant over the years but have catastrophic potential. If the regulator, Transport Canada, were to concede change to the railways, then such changes and decisions should be based on trends and statistics; and in-the-field experience and the implementation of recommendations by the Transportation Safety Board should have also been taken into consideration.

We further feel that input from the Brotherhood should be considered in and during the process of Transportation Safety Board investigations and the preparation of final reports. This method of cooperation between labour and management as well as the regulator and the investigator was proposed through the Brotherhood of Locomotive Engineers Safety Task Force. This did not become a reality. The proposed system would be similar to the National Transportation Safety Board legislation in the U.S.

Have government cutbacks on expenditures affected safety over the years?

When one considers the amount of subsidies to which railways were entitled in the past, it is our position that they were in direct correlation to the degree of safety in effect at the time.

In our view, deregulation, combined with shrinking market share, increased implementation of technology, and reduction of experienced employees during the downsizing process in all departments of the railways resulted in a drastic change in required experiences and knowledge within the railways.

Here again, it is our position that in order to bring about a lean, mean, downsized operation, as a result of fewer subsidies, the railways have utilized experienced staff reductions in order not to reach their downsized objectives. The argument for change within the structure is presented, and it is statistically proven that the total system has and continues to be weakened. The present experience in all departments and functions of the railway have led to a "hurry up to keep up approach."

Established practices have been and continue to be eroded. Established methods and levels of control were replaced to service a wider span of control. Since 1992, CN has reduced its employee payroll by a further 14,000 employees. The hands-off approach of the regulator, based on the Railway Safety Act, and the effects of deregulation have weakened the railways and placed their employees in peril. Downsizing has also been experienced at Canadian Pacific. With the downsizing of the employee population, an example of the loss of experience, was revealed with the Edson accident investigation. Canadian National was not aware of the date or the instructions that were issued, which

En tant qu'ingénieur de locomotive, j'ai pu moi-même observer que les règles voulant que soit interdit le transport de marchandises dangereuses derrière ce train ne sont pas toujours observées. En cas de collision arrière dans pareille situation, la combinaison des facteurs que je viens de mentionner risquerait d'avoir des conséquences catastrophiques.

Ce ne sont là que quelques exemples des nombreux changements réglementaires latents qui pourraient avoir des conséquences fâcheuses. Si le législateur, c'est-à-dire Transports Canada, veut donner une certaine marge de manoeuvre aux compagnies ferroviaires, qu'il fonde ses décisions sur les tendances et la statistique, ainsi que sur l'expérience acquise sur le terrain et les recommandations faites par le Bureau de la sécurité des transports!

Par ailleurs, nous estimons qu'il faudrait tenir compte de l'avis de la fraternité durant les enquêtes du Bureau de la sécurité des transports et durant la rédaction des rapports définitifs. Le groupe de travail sur la sécurité de la Fraternité des ingénieurs de locomotives a proposé une telle collaboration entre le patronat et le syndicat de même qu'entre l'organisme de réglementation et celui qui effectue les enquêtes. La proposition n'a cependant pas été retenue. Le système proposé se rapprocherait davantage de la législation relative au National Transportation Safety Board des États-Unis.

Les compressions budgétaires effectuées par le gouvernement ont-elles affecté la sécurité au fil des ans?

Si l'on se reporte aux subventions auxquelles avaient droit les chemins de fer dans le passé, nous soutenons qu'elles avaient un lien direct avec la sécurité.

À notre avis, la déréglementation, combinée à la diminution de la part de marché, à un plus grand recours à la technologie, à la réduction, dans tous les services et à tous les niveaux, du personnel chevronné qui a suivi, a sensiblement modifié le profil des employés dont avaient besoin les chemins de fer.

Nous soutenons encore une fois que, pour rationaliser l'entreprise à la suite du retrait de certaines subventions, les chemins de fer ont procédé à des réductions du personnel chevronné. Ils ont invoqué la nécessité de changer leur structure, mais la statistique prouve que l'ensemble du réseau a été affaibli et qu'il continue de s'affaiblir. L'exercice de dégraissage qui a frappé tous les services des chemins de fer a entraîné une accélération de la cadence de travail en vue de maintenir la production.

Des pratiques établies ont été délaissées et continuent de l'être. Les méthodes et les niveaux de contrôle jusque-là en vigueur ont fait place à des responsabilités plus étendues. Depuis 1992, le CN a aboli 14 000 autres postes. La politique de non-intervention de l'organisme de réglementation, aux termes de la Loi sur la sécurité ferroviaire, et les effets de la déréglementation ont affaibli les chemins de fer et mis en péril leurs employés. Le Canadien Pacifique a également dégraissé ses effectifs. L'enquête sur l'accident survenu à Edson a révélé comment la réduction des effectifs entraîne une diminution du bassin de compétences. Le Canadien National ignorait que des consignes avaient été données

resulted in the removal of the derails at the east end of Edson yard.

How is safety monitored?

Safety in the railway industry is monitored through the efforts of Transport Canada, which is the regulator of the rail industry. It is the duty of Transport Canada to ensure that all safety- and railway-related legislation is complied with by the railways, by their employees, and by management. The task of accident investigation is delegated to the Transportation Safety Board, to investigate and determine the cause of railway accidents and/or incidents, and to recommend to the regulator, Transport Canada, steps that should be taken and/or might be taken to prevent the investigated occurrences from repeating themselves.

The Transportation Safety Board, for lack of a better description, may be described as a "toothless tiger." The reason for making that observation is that many recommendations are made as a result of investigations conducted by the Transportation Safety Board, however few are implemented by the regulator, Transport Canada. The many pieces of regulation and legislation covering railway operation in Canada is voluminous in nature. The Railway Safety Act, Transportation of Hazardous Goods Act, Canadian Railway operating rules, general operating instruction of the various railways, caboosless train operation legislation, remote control locomotive operation, commonly referred to as beltpack, while not a legislated document, encourages the expanded use of radio control train movement without the human factor.

The above noted pieces of legislation and/or regulation seem to be a result of the failure of the various agencies, both railway and government, to work cohesively for the attainment of safety for the public, for the railways' employees, and the image of Canadian transportation systems as a whole. There is a lack of dedicated resolve.

Public awareness of media reports, unions representing employees, and railways conducting studies with respect to alertness assurance all stem from a clear indication on the part of government agencies of a reluctance to address human factors in railway operation. All accidents or risks thereof stem from supervision, training, knowledge, experience, or lack thereof, and who does what and when.

In a recent case, the Goderich and Exeter Railway, a short line railway in Southwestern Ontario, part of the U.S. conglomerate, Railtex, had a derailment of fourteen cars; these cars were not inspected after they were re-railed and before they were interchanged with Canadian National. The Goderich and Exeter railway did not notify any of the regulatory bodies of the accident, nor did they notify Canadian National of the accident.

This instant case was only brought to light when the Brotherhood approached Transport Canada about the accident. One can only imagine the catastrophic events that were possible

et il en ignorait la date, d'où l'enlèvement des dérailleurs à l'extrémité est de la gare de triage d'Edson.

Comment assure-t-on le suivi de la sécurité?

C'est Transports Canada, celui qui réglemente l'industrie ferroviaire, qui assure la surveillance de la sécurité dans cette industrie. C'est à lui qu'il revient de faire en sorte que toutes les exigences en matière de sécurité et d'exploitation ferroviaires sont respectées par les chemins de fer, par leurs employés et par la direction. Il délègue l'enquête sur les accidents au Bureau de la sécurité des transports qui a pour tâche d'enquêter sur les causes des accidents ou des incidents qui surviennent dans l'industrie ferroviaire et de recommander à l'organisme de réglementation, c'est-à-dire à Transports Canada, les mesures à prendre pour empêcher qu'ils ne se reproduisent.

On pourrait qualifier le Bureau de la sécurité des transports d'organisme impuissant. En effet, en dépit des nombreuses recommandations qu'il a faites à la suite de ses enquêtes, très peu sont mises en oeuvre par l'organisme de réglementation, soit Transports Canada. Les nombreuses mesures réglementaires et législatives concernant l'exploitation ferroviaire au Canada sont volumineuses. La Loi sur la sécurité ferroviaire, la Loi sur le transport des marchandises dangereuses, les Règles d'exploitation ferroviaire du Canada, les consignes générales des divers chemins de fer, les dispositions législatives permettant l'exploitation de trains sans wagon de queue, la commande des locomotives à distance au moyen de pupitres portables, bien qu'il ne s'agisse pas là d'une exigence réglementaire, encouragent le recours accru aux communications radio pour contrôler le mouvement des trains, sans tenir compte du facteur humain.

Ces lois et règlements semblent être le fait du manque d'action concertée des divers organismes, tant ferroviaires que gouvernementaux, en vue d'assurer la sécurité du public et des employés des chemins de fer et d'entretenir l'image du réseau de transport canadien. On ne semble pas en avoir la volonté.

La sensibilisation du public par la presse, l'action des syndicats représentant les employés et les études entreprises par les chemins de fer relativement à l'assurance de la vigilance sont toutes dues au fait que les organismes gouvernementaux ne semblent pas vouloir s'intéresser au facteur humain qui joue dans l'exploitation ferroviaire. Tous les accidents ou risques d'accident sont dus au manque d'encadrement, de formation, de connaissances et d'expérience du personnel, qui ne comprend pas qui fait quoi et quand.

Il y a eu récemment un déraillement de 14 wagons de la Goderich and Exeter Railway, un chemin de fer sur courte distance du Sud-ouest de l'Ontario qui fait partie du conglomerat américain Railtex. Ces wagons n'ont pas été inspectés lorsqu'ils ont été remis sur la voie ferrée, avant leur échange avec des wagons du Canadien National. Goderich and Exeter n'a avisé ni les organismes de réglementation, ni le Canadien National de l'accident.

Ce n'est que lorsque la fraternité a voulu aborder le dossier avec Transports Canada que la nouvelle s'est su. On peut facilement imaginer les conséquences si l'on avait continué

had these cars been allowed to continue in railway operations. The Goderich Exeter Railway was more concerned with the bottom line than safety. Clearly this is an example of where lack of inspection and regulatory involvement have deteriorated within the industry.

Are there spot checks by industry, and are they effective? Most certainly there are spot checks by industry, and in order to operate a safe and viable operation, the Brotherhood is in total agreement that they must continue. We must vehemently disagree, however, with management by intimidation. There are instances wherein the members of the Brotherhood, as well as other organizations charged with the responsibility of compliance with Canadian Railway operating rules and relevant legislative regulations, have been threatened with removal from service, their livelihood and that of their family threatened, when they attempted to inform railway operating officers of violations of certain pieces of legislation.

Today's locomotive engineer is a highly professional, experienced, knowledgeable and capable employee. Railway operating officers in management would be well advised to give today's railway employees credit for knowledge, not only of the railway operating rules, but also of the required and relative legislation that must be observed in order to operate safe and viable railways. The locomotive engineer is the employee with the ultimate responsibility for the safe movement and operation of railway motive power equipment.

How has the increase in large truck traffic in the last 20 years affected safety? Well, the operation of trucks is not within the confines of our expertise. In light of the fact that trucks are a direct competition with railways, and the fact that the railways provide a livelihood for our membership, we feel that we must comment. One only has to read in the newspapers and hear television reports of the many truck accidents that have occurred on provincial highways, that is 401, 402, 403, 404 and 400, wherein people have lost their lives as a result of truck tires becoming disengaged from trailers and truck tires crossing the median, et cetera.

It is quite obvious that there must be concerted and more frequent inspections of the operation and safe practices relative to trucking operations, not only in Ontario, but also across all of Canada. At the risk of being accused of being partial, one manner in which such incidents could be prevented would be the shipment of those trailers on railway flat cars.

Are you satisfied with the effectiveness of safety enforcement? Without going into a more detailed explanation, it would appear from the previous remarks made in our submission that this organization and its membership are by no means satisfied with the effectiveness of safety enforcement. We feel that anything further that we may say in this regard would be repetitious. We would, therefore, ask that the committee please consider what has already been submitted in this regard, as we feel it provides a very explicit explanation of our feelings with regard to the effectiveness of safety enforcement.

d'utiliser ces wagons. Le profit prime sur la sécurité chez Goderich Exeter. Voilà qui illustre très bien le manque d'inspection et l'absence des organismes de réglementation dans l'industrie.

L'industrie effectue-t-elle des contrôles au hasard et sont-ils efficaces? L'industrie en effectue certainement. La fraternité souscrit entièrement au maintien de cette pratique si l'on veut que l'exploitation ferroviaire soit sécuritaire et viable. Par contre, elle est vivement opposée aux techniques d'intimidation auxquelles a recouru la direction lorsque des membres de la fraternité, ainsi que d'autres organismes chargés de vérifier la conformité aux Règles d'exploitation ferroviaire du Canada et à d'autres règlements pertinents. Elle les menace de perdre leur emploi, leur gagne-pain et celui de leur famille, lorsqu'ils cherchent à informer des responsables des chemins de fer de certaines violations.

L'ingénieur de locomotive contemporain est un employé très professionnel, expérimenté, capable et bien informé. Les membres de la direction des chemins de fer qui voient à l'exploitation seraient bien avisés de reconnaître que les employés du chemin de fer connaissent bien non seulement les règles d'exploitation ferroviaire mais aussi les lois et règlements connexes à observer pour exploiter un chemin de fer viable en toute sécurité. L'ingénieur de locomotive est l'employé qui a la responsabilité ultime de voir à la sécurité du mouvement et du fonctionnement de la locomotive.

En quoi l'augmentation du nombre de trains routiers au cours des vingt dernières années a-t-elle changé la sécurité? L'exploitation de camions ne relève pas de notre compétence. Toutefois, compte tenu du fait que les camions sont un concurrent direct des chemins de fer et que ces mêmes chemins de fer font vivre nos membres, nous estimons avoir notre mot à dire. Il suffit de lire les journaux et d'entendre les reportages à la télévision pour avoir la réponse. Qui n'a pas entendu parler des nombreux accidents de camions sur les routes provinciales, c'est-à-dire sur la 401, la 402, la 403, la 404 et la 400, durant lesquels des personnes ont perdu la vie parce que la roue du camion s'était détachée de l'essieu, avait franchi le terre-plein central et ainsi de suite!

De toute évidence, il faudrait concerter et multiplier les inspections de camions non seulement en Ontario, mais dans le Canada tout entier. Au risque d'être accusé de partialité, je dis qu'une façon d'éviter pareils incidents serait d'expédier le train routier sur des wagons plats.

Estimez-vous que l'exécution des règles de sécurité est efficace? Sans entrer dans le détail, il semblerait que la fraternité et ses membres sont loin d'être satisfaits de l'efficacité des activités d'exécution. Tout ce que nous pourrions avoir à ajouter à ce sujet serait répétitif. Nous demandons donc au comité de bien vouloir tenir compte de ce que dit notre mémoire à cet égard, car nous estimons qu'il décrit fort bien nos sentiments.

Are you satisfied with the regulations governing the transportation of hazardous goods? This issue has been a source of great debate over the years, since the Mississauga derailment. As a result of that derailment, regulations relative to the transportation of hazardous goods were implemented. One of the regulations that resulted was a speed restriction of 35 miles an hour on certain portions of the railway in populated areas while handling dangerous commodities. Conversely, I would suggest that the members of the committee observe the operation of trucks carrying dangerous commodities — propane, gasoline, vinyl chloride, hydrochloric acid, various other acids of a very corrosive nature, as well as other corrosive materials: those trucks, while carrying said materials, often pass other traffic at speeds in excess of 120 kilometres per hour.

The transportation of hazardous goods by truck should by all means be reassessed and steps should be taken to ensure that the cavalier and arrogant operation of trucks, while carrying dangerous commodities, is not allowed. Enforcement with regard to these type of operations seems to be non-existent, if indeed there is any regulations covering the transportation of dangerous goods by truck on provincial highways.

We further feel that a reassessment of the regulations covering the transportation of hazardous goods by rail should be undertaken. At the time that the present regulations were instituted, some degree of paranoia, we feel, was present, and there have been speed restrictions placed on certain subdivisions of the railways in Canada, wherein they are not necessary.

We feel that a reassessment of the regulations would assist in a more expeditious movement of trains to their destinations. And while we certainly agree that some form of regulation should be in effect relative to the transportation of dangerous commodities, we feel that the expeditious movement of freight in a safe manner can be accomplished even with the reassessment of said regulations.

In conclusion, clearly other presentations will use the U.S. railway statistics to verify the safety of Canadian operation. The committee needs to look at Canadian operation statistics separately. The Transportation Safety Board has just published its 1996 preliminary transportation occurrence statistics, and the committee should use those figure to determine where the industry now stands. We have included those documents as Appendix A and Appendix B to this submission.

The Class 1 carriers under federal jurisdiction have only instituted some programs because they are required by statute. Committees, such as the health and safety committees and safety audit committees, are on the properties only because the legislation requires it. The railways companies have not broken new ground in this respect.

Programs such as crossing safety, trespasser prevention, and Operation Lifesaver are ongoing through the involvement and efforts of the railway companies, the government regulatory bodies and the Brotherhood. The companies do approach these

Êtes-vous satisfaits des règlements s'appliquant au transport des marchandises dangereuses? Cette question a suscité beaucoup de débats au fil des ans, depuis le déraillement survenu à Mississauga en fait. C'est à la suite de ce déraillement qu'est entré en vigueur un règlement sur le transport des marchandises dangereuses. On a entre autres limité à 35 milles à l'heure la vitesse de circulation des trains sur certains tronçons de la voie ferrée traversant des zones urbaines lorsqu'ils sont chargés de marchandises dangereuses. Réciproquement, le comité aurait peut-être intérêt à examiner l'exploitation des camions qui transportent des marchandises dangereuses comme le propane, l'essence, le chlorure de vinyle, l'acide chlorhydrique, divers autres acides très corrosifs et d'autres matières corrosives. Ces camions, pendant qu'ils transportent ces marchandises, doublent souvent d'autres véhicules à plus de 120 kilomètres à l'heure.

Il faudrait certes réévaluer le transport des marchandises dangereuses par camion et prendre des mesures pour éliminer la conduite cavalière et arrogante lorsque les camions sont chargés de marchandises dangereuses. On ne semble pas faire respecter les règlements s'appliquant à ce genre d'exploitation sur les routes provinciales, quand en fait pareils règlements existent.

Nous estimons aussi qu'il faudrait réévaluer les règlements s'appliquant au transport des marchandises dangereuses par rail. Les règlements actuels ont été adoptés alors que régnait une certaine psychose. On a donc limité inutilement la vitesse des trains à certains endroits au Canada.

Un tel réexamen contribuerait à accélérer le mouvement des trains jusqu'à leur destination. Bien que nous soyons certes d'accord avec l'application d'une certaine réglementation au transport des marchandises dangereuses, nous estimons qu'il est possible d'accélérer le mouvement des marchandises en toute sécurité, même dans le cadre d'un règlement modifié.

En guise de conclusion, d'autres témoins se serviront de toute évidence de la statistique sur l'exploitation ferroviaire aux États-Unis pour vérifier la sécurité de l'exploitation au Canada. Il faut que le comité examine la statistique canadienne séparément. Le Bureau de la sécurité des transports vient de publier ses données préliminaires de 1996 sur les accidents et les incidents. C'est de ces chiffres que devrait se servir le comité pour évaluer l'état actuel de l'industrie. Nous avons joint ces documents à notre mémoire, aux annexes A et B.

Les transporteurs de la catégorie 1, qui relèvent de la compétence fédérale, ont mis en place des programmes seulement parce qu'ils y étaient obligés par la loi. Ils ont formé des comités, comme un comité de la santé et de la sécurité et un comité de vérification de la sécurité, seulement parce que la loi l'exige. Les chemins de fer n'ont pas fait oeuvre de pionniers dans ce domaine.

Des programmes comme celui qui vise à assurer la sécurité aux passages à niveau ou à prévenir les intrusions et l'Opération Gareautrain se poursuivent grâce à la participation et aux efforts des chemins de fer, des organismes de réglementation

programs in a positive nature, to everyone's benefit. The Brotherhood is the major labour partner in these programs.

The new drug and alcohol policies of Canadian National and Canadian Pacific were brought about by a management's realization that a family assistance program, known as the EFAP, would effect the company's bottom line. The information provided by professionals in this field indicates that every \$1 spent on Employment Family Assistance Program brings \$10 in return.

EFAP programs also provide employees and their families with the consultation of professionals, to overcome their personal and family problems. The railway should be commended for their policies. However, before they implemented these groundbreaking programs, there was a great deal of hard-nosed discussions between labour and management.

New switching technologies, which have removed the locomotive engineer from the cab, have not proven to be as productive as first envisioned. Work-related injuries have been sustained, and property damage has occurred as a result of the operation of this technology. Whether this results from a lack of training, an unfamiliarity with the technology, or initial operational problems remains a question. Productivity, in some instances, has decreased to the point of having to reinstate the locomotive engineer into the cab in order to catch up with the workload and remain competitive with the other modes of transport as a means of retaining market share.

The reduction of staff that formerly addressed the instances of trespassing has not assisted in resolving this continuing problem. Incidents of trespassing, wherein lives are lost by accident or the person's own misfortune, continue to occur.

The Near Miss program which is in effect on Canadian railways is not working. If charges can be laid under the photo radar technology, then why is it necessary for a locomotive engineer to be able to visually identify the violators of statutes relative to the disobeying of railway crossing protection?

The proposed harmonization of U.S.-Canadian regulatory regimes should not be a lowering of the Canadian regulatory standards to that of the U.S. As an International Vice-President and Legislative Representative of the Brotherhood, Mr. Hucker has firsthand knowledge and experience of how the lower U.S. standards have effected the American locomotive engineers. The two-way telemetry equipment train braking information system, known as TIBS, which Canadian locomotive engineers have enjoyed for the last 10 years, has not yet been proclaimed in a lot of the American states.

Under harmonization, would Canadian locomotive engineers have to accept the lower U.S. standards on TIBS equipment? In fact, many Class 1 carriers in the U.S. are still fighting to have the U.S. regulations not reflect Canadian standards. Locomotive engineers in Canada have higher certification standards than in the U.S. Under harmonization, would the certification level of

gouvernementaux et de la fraternité. Les sociétés ont effectivement une attitude positive à l'égard de ces programmes, pour le bénéfice de tous. La fraternité en est le principal partenaire syndical.

Le Canadien National et le Canadien Pacifique ont adopté une nouvelle politique concernant la consommation de drogues et d'alcool lorsque la direction s'est rendu compte qu'un programme d'aide à la famille, appelé EFAP, améliorerait les profits de la société. L'information fournie par des professionnels du domaine révèle que chaque dollar injecté dans le programme en rapporte dix.

Les programmes d'aide à la famille permettent aussi aux employés et à leurs familles de consulter des professionnels en vue de surmonter leurs problèmes personnels et familiaux. Il faut féliciter les chemins de fer de cette politique. Toutefois, la mise en oeuvre de ces programmes innovateurs a été précédée de vives discussions entre le syndicat et la direction.

Les nouvelles technologies d'aiguillage qui ont permis d'éliminer la présence d'un ingénieur de locomotive dans la cabine ne se sont pas avérées aussi productives qu'anticipées. Les blessures au travail et les dommages à la propriété causés par l'emploi de cette technologie demeurent nombreux. Il reste à déterminer s'ils sont dus à un manque de formation, à une méconnaissance de la technologie ou à des problèmes de fonctionnement initiaux. La productivité a parfois baissé au point qu'il a fallu remettre un ingénieur de locomotive dans la cabine pour rattraper l'arriéré et demeurer compétitif par rapport aux autres modes de transport, pour ne pas perdre sa part de marché.

La réduction du personnel qui auparavant empêchait les intrus d'atteindre la voie ferrée n'a pas aidé. On continue de signaler des intrusions, durant lesquelles des personnes meurent soit par accident, soit par leur propre malheur.

Le programme relatif aux quasi-collisions qu'exécutent les chemins de fer canadiens n'est pas efficace. Si la technologie des photos radars permet de porter des accusations, pourquoi faut-il que l'ingénieur de locomotive identifie visuellement ceux qui désobéissent aux lois relatives à la protection des passages à niveau?

Il ne faudrait pas que l'harmonisation projetée des régimes de réglementation des États-Unis et du Canada se traduise par un assouplissement des normes canadiennes. En tant que vice-président international et conseil législatif de la fraternité, M. Hucker connaît très bien l'effet qu'a eu l'abaissement des normes américaines sur les ingénieurs de locomotive des États-Unis. Le TIBS, c'est-à-dire le système de contrôle et de freinage en queue qu'utilisent les ingénieurs de locomotive canadiens depuis 10 ans, n'est toujours pas utilisé dans bien des États américains.

Sous un régime harmonisé, les ingénieurs de locomotive canadiens seraient-ils obligés d'accepter les normes inférieures des États-Unis? En fait, de nombreux transporteurs de catégorie 1 des États-Unis continuent de lutter pour que le règlement américain ne reprenne pas les normes canadiennes. Les ingénieurs de locomotive canadiens doivent satisfaire à des normes

Canadian locomotive engineers be lower? One can only wonder if this proposal will lead to a safer railway operation in Canada.

We would ask that the subcommittee please consider the elements which we have outlined in our submission. We feel that the deregulation has certainly had an effect on safety and the overall operation of railways in Canada since its inception.

Notwithstanding all of these facts, we feel that an overall assessment of safety and the transportation of dangerous goods, as well as the manner in which they are monitored, should certainly be undertaken.

We would like to thank the committee for taking the time to allow our submission to be heard. Should you have any questions, we would be only too pleased to answer them.

Senator Bacon: What have you lost with the closure of major maintenance shops and inspections along the route you operate? Have you lost something with the closing?

Mr. Houston: In my own instance, I worked out of Sarnia, Ontario, the entry point of a lot of traffic from the United States. Our repair track has been shut down. The inspections that they receive now are just visual inspections. There is no walking of the train, because most of the trains now operate on a change-off basis. Rather than the train being torn apart at each terminal, one crew gets on, the other gets off. If you look at the statistics indicated by Transport Canada, that there seems to be a rise in bearing failures. I would suggest that that is probably as a result of reduced inspection.

We have cars now that are probably not inspected in a detailed manner, probably from Chicago to Toronto or maybe Chicago to Montreal, the contention being that the equipment of today is supposed to be able to operate. However, for an industry that depended on checks and balances so drastically up until deregulation, we now seem to be loosey-goosey.

Senator Bacon: Main track derailments have increased in the past two years. CP Rail attributed most of this to inclement weather conditions. However, union members, we have heard, believe that these derailments are caused by a failure to maintain track and safety standards.

May I have your comments on that, please.

Mr. Houston: It used to be that a section foreman had 20 miles and a gang of four to five men to assist him to maintain that piece of track. Now, in many cases, the section foreman has a pick-up truck, and he inspects a section that can run from 65, 75, or 100 miles in length.

Mr. Hucker: Running a railway in the winter time is not a new experience in this country.

Senator Bacon: It has always existed.

d'agrément plus élevées qu'aux États-Unis. Sous le régime harmonisé, abaisserait-on la norme d'agrément des ingénieurs de locomotive canadiens? Il faut se demander si une telle proposition améliore la sécurité d'exploitation ferroviaire au Canada.

Nous aimerions demander au sous-comité d'examiner les points que nous avons soulignés dans notre mémoire. Nous pensons que depuis ses débuts, la déréglementation a certainement eu un effet sur la sécurité et sur l'exploitation générale des chemins de fer au Canada.

Malgré tout, nous pensons qu'il faut procéder à une évaluation générale de la sécurité et du transport des matières dangereuses, ainsi que du contrôle à cet égard.

Nous aimerions remercier le comité de nous avoir donné l'occasion de présenter notre mémoire. Si vous avez des questions, nous nous ferons un plaisir d'y répondre.

Le sénateur Bacon: Qu'avez-vous perdu par suite de la fermeture des grands ateliers d'entretien et de l'élimination des inspections le long des lignes que vous exploitez? Avez-vous perdu quoi que ce soit par suite de la fermeture?

M. Houston: J'ai moi-même travaillé à Sarnia, en Ontario, point d'entrée d'un trafic ferroviaire important en provenance des États-Unis. Notre voie de réparation a été fermée. Actuellement, on ne procède qu'à des inspections visuelles. Il n'y a pas d'essai à la marche, car il y a un roulement d'équipe dans la plupart des trains. Une équipe remplace l'autre à chaque terminal. Il suffit d'examiner les statistiques de Transports Canada pour s'apercevoir qu'il semble y avoir davantage de détériorations de coussinets. À mon avis, c'est probablement à cause de la diminution du nombre d'inspections.

Nous avons des wagons qui ne sont probablement pas inspectés de façon détaillée, entre Chicago et Toronto ou peut-être entre Chicago et Montréal, puisque le matériel d'aujourd'hui est censé fonctionner. Notre industrie qui dépendait tant d'un système d'autocontrôle jusqu'à la déréglementation semble maintenant être parfaitement décontractée.

Le sénateur Bacon: Le nombre de déraillements sur les voies principales a augmenté ces deux dernières années. Le Canadien Pacifique met la plupart de ces incidents sur le compte des intempéries. D'après les membres du syndicat toutefois, ces déraillements sont causés par le non-respect des normes d'entretien et de sécurité.

Qu'avez-vous à dire à ce sujet?

M. Houston: Auparavant, un contremaître cantonnier avait la responsabilité de 20 milles et disposait d'un groupe de quatre ou cinq hommes pour l'aider à assurer l'entretien du tronçon de voie qui lui revenait. Aujourd'hui, dans de nombreux cas, le contremaître cantonnier se déplace en camionnette et inspecte un tronçon qui peut être de 65, 75 ou 100 milles de longueur.

M. Hucker: Exploiter un chemin de fer en hiver n'est pas nouveau dans notre pays.

Le sénateur Bacon: Effectivement.

Mr. Hucker: To operate in -35 or -40 degree weather, while rail does become brittle, is not a new phenomenon. Some of their actions, you may agree with them, are due to rail failures and/or wheel failures in the cold weather, but I would suggest to you that it is a very small part of what has actually happened. In many cases, as Jim said, it is a lack of inspection of the track.

Senator Bacon: Not enough.

Mr. Hucker: Not enough. At one time, individuals would go out in the spring time to take a look at beaver dams, to see what the level of water was. They do not do that any longer; they do not have the time to do it. As a result, we get the runoff in the spring, and the beaver dams overflow and take the track out with it. You keep your fingers crossed that there is not a train in the block when the track lets go.

We have had a number of incidents over the years where that has actually happened; most recently, two years ago, when we lost some people. We had one in the mountains, in the Nelson area. Again, track inspection is a real problem. It is not possible to properly inspect track by expecting people to cover as much as 100 miles on a given day; it is just not possible to do the same kind of job. At one time, road masters would climb on the train, almost on a biweekly basis, to see, as the trains moved across, what the track was like. It is been a long time since I have heard of anybody doing that on a regular basis. They just do not have the time.

Senator Bacon: CN told us about the ombudsman service that they have put in place. In your evaluation of that, does it work? Have there been any complaints or have the complaints been acted upon?

Mr. Hucker: I am not familiar with it. This is the first time that I have heard of it.

Senator Bacon: You are aware of that program?

Mr. Hucker: That is right, I am not aware of it. I have not seen any correspondence cross my desk. As the National Representative handling legislation and having involvement with collective bargaining, I have not yet seen this one cross my desk. I will have to ask about it when I get back to Ottawa — or before I leave here, I will ask about it, put it that way.

Senator Rivest: Is there a lot that can be settled at the level of your collective agreements for the security of your people?

Mr. Hucker: Not safety.

Senator Rivest: Not safety at all?

Mr. Hucker: Safety is not part of the collective bargaining relationship. In fact, the codes in many cases are specific that they are not collective bargaining related. Health and safety committees are not part of the collective bargaining relationship; at least on the operating side, it has not been there.

M. Hucker: Fonctionner par des températures de -35 ou -40 degrés, alors que le rail devient cassant, n'a rien de nouveau. On peut convenir que certains des problèmes sont causés par des ruptures de rails ou de roues par temps froid, mais je dirais que cela représente une infime partie de ce qui se produit vraiment. Dans de nombreux cas, comme l'a dit Jim, c'est parce que l'on inspecte plus la voie comme il le faudrait que de tels problèmes se produisent.

Le sénateur Bacon: Il n'y a pas suffisamment d'inspections.

M. Hucker: Exactement. À une époque, on allait examiner les digues de castors au printemps pour déterminer le niveau de l'eau. Cela ne se fait plus, par manque de temps. Par conséquent, les eaux de ruissellement s'écoulent au printemps, les digues de castors débordent et emportent la voie. On ne peut qu'espérer qu'aucun train n'arrive à cet endroit-là.

Plusieurs incidents du genre se sont effectivement produits au fil des ans, pas plus tard qu'il y a deux ans où plusieurs personnes ont perdu la vie. L'un d'eux s'est produit dans les montagnes, dans la région de Nelson. Je le répète, l'inspection des voies est un vrai problème. Il n'est pas possible de s'attendre à ce que des employés inspectent correctement les voies, lorsqu'ils doivent parcourir 100 milles par jour; il n'est tout simplement plus possible de faire le même genre de travail. À une époque, les chefs cantonniers montaient à bord du train presque deux fois par semaine pour examiner l'état de la voie au fur et à mesure que le train avançait. À ma connaissance, il y a longtemps que cela ne se fait plus régulièrement. On en a tout simplement plus le temps.

Le sénateur Bacon: Le CN nous a parlé du service de médiation qu'il a mis en place. D'après vous, est-ce que cela fonctionne? A-t-on donné suite à d'éventuelles plaintes?

M. Hucker: Je ne suis pas au courant, c'est la première fois que j'en entends parler.

Le sénateur Bacon: Vous ne connaissez pas ce programme?

M. Hucker: Non. Je n'en ai pas entendu parler à mon bureau. En tant que représentant national, je m'occupe des lois et participe aux négociations collectives et pourtant, je n'en ai encore jamais entendu parler. Je vais me renseigner à mon retour à Ottawa, ou avant de partir d'ici.

Le sénateur Rivest: Dans le cadre de vos négociations collectives, pouvez-vous parvenir à des accords en ce qui concerne la sécurité de vos membres?

M. Hucker: Non.

Le sénateur Rivest: Il n'est pas du tout question de sécurité?

M. Hucker: La sécurité ne fait pas partie des négociations collectives. En fait, dans de nombreux cas, il est spécifié que les codes ne sont pas liés aux négociations collectives. Les comités de la santé et de la sécurité ne font pas partie des négociations collectives; du côté opérationnel, à tout le moins.

Senator Adams: You talked about beaver dams. There is a test car that runs checks on the rails; I believe that that test car only runs four and five times a year. How long does it take a beaver to build a dam? Do you know?

Mr. Hucker: As a kid on a farm, it seems to me that it took only a couple of hours for the beavers to reconstruct their dams. And I do not think the beavers have changed that much since I was a kid, to be able to rebuild dams.

Senator Adams: It seems to me that there are no maintenance men in cars going up and down the railway — as I used to see when I lived in Churchill — checking the ties on the railway. Today, it is just all hi-tech equipment, and so on. You do not have any more maintenance men checking the ties on the railway.

Mr. Hucker: Not to the extent that they once had. It has been a while since I operated a locomotive, but I remember having a road foreman who knew the location of almost every dip in the track on my route. I operated a train around Northern Ontario, Thunder Bay, and as we would be moving along, the engine would, from time to time, go down as we went across, say, a piece of muskeg, and he would say, "Oh, it is time to come back in and start shimming up the track again." He knew the track inside out.

I suggest to you that that experience is long gone, that we now rely on hi-tech equipment to do what a pair of eyes can do a lot better.

Senator Adams: Do you have any idea how CN paid for that equipment?

Mr. Hucker: How they paid for it?

Senator Adams: I mean how much it cost.

Mr. Hucker: I could not even estimate the cost, but I suggest that you and I paid quite a bit for it.

Senator Adams: With respect to safety, trucking regulations are mostly a provincial matter, I believe. The regulations that guide the railways are set by the federal authorities. Do you think, with respect to the trucking companies, who can transport between provinces that may have different trucking regulations, that there should be one set of regulations for the trucking companies? What is your opinion on that, from a safety perspective, in order to improve safety on the highways?

Mr. Hucker: I would suggest to you that it should be a single regulation. However, the problem would come in getting the other regulatory bodies to agree to the regulations, in my opinion. I suggest to you that it would not happen.

As far as road safety is concerned, the Brotherhood is part of an organization called Crash that is looking into the problems in the trucking industry. This is not strictly a self-serving issue on the part of a locomotive engineer or a member of the Brotherhood of Locomotive Engineers.

I travel the 417, the 40, and the 20, on a regular basis. I travel the 401 to Toronto on a regular basis. I am concerned about the number of truck accidents on those highways.

Le sénateur Adams: Vous avez parlé des digues de castors. Un véhicule test sert à vérifier les rails; si j'ai bien compris, ce véhicule test n'est utilisé que quatre ou cinq fois par an. Combien de temps faut-il aux castors pour construire une digue? Le savez-vous?

M. Hucker: Lorsque j'étais enfant à la ferme, il me semble qu'il ne fallait que quelques heures aux castors pour reconstruire leurs digues. Je ne pense pas que les castors aient beaucoup changé depuis ce temps-là.

Le sénateur Adams: Il me semble qu'il n'y a pas de préposé à l'entretien dans les wagons qui circulent le long du chemin de fer — contrairement à l'époque où je vivais à Churchill — pour vérifier les traverses. Aujourd'hui, on se sert uniquement d'équipement de haute technologie, et cetera. Il n'y a plus beaucoup de préposés à l'entretien qui vérifient les traverses du chemin de fer.

M. Hucker: Il n'y en a plus autant qu'avant. Cela fait pas mal de temps que je n'aie pas conduit de locomotive, mais je me souviens d'avoir eu un chef de manœuvre qui connaissait presque toutes les inclinaisons de la voie. J'ai conduit un train dans le nord de l'Ontario, vers Thunder Bay; de temps à autre, le moteur ralentissait lorsqu'on passait sur un morceau de muskeg, par exemple; il disait alors: «Il est temps de revenir poser une cale de nivellement.» Il connaissait la voie par cœur.

D'après moi, nous ne bénéficions plus d'une telle expérience et dépendons maintenant d'un équipement de haute technologie, alors que l'homme pourrait faire beaucoup mieux.

Le sénateur Adams: Savez-vous comment le CN a payé un tel équipement?

M. Hucker: Comment il l'a payé?

Le sénateur Adams: Non, combien l'équipement a coûté.

M. Hucker: Je ne pourrais même pas évaluer ce coût, mais je vous dirais que vous et moi l'avons payé cher.

Le sénateur Adams: Au chapitre de la sécurité, les règlements du camionnage relèvent essentiellement de la compétence provinciale, je crois. Les règlements applicables aux chemins de fer sont établis par le gouvernement fédéral. Pensez-vous qu'une seule série de règlements devrait s'appliquer aux entreprises de camionnage? Actuellement ces entreprises sont assujetties à divers règlements selon les provinces dans lesquelles elles fonctionnent. Du point de vue de la sécurité routière, qu'en pensez-vous?

M. Hucker: Je dirais qu'il faudrait avoir une seule série de règlements. Toutefois, il faudrait que les autres organes de réglementation acceptent ces règlements et c'est là le problème, car je ne crois pas que cela soit possible.

En ce qui concerne la sécurité routière, la Fraternité est membre d'un organisme appelé Crash, lequel s'intéresse aux problèmes dans l'industrie du camionnage. Il ne s'agit pas d'une question intéressant uniquement les ingénieurs de locomotives ou les membres de la Fraternité des ingénieurs de locomotives.

Je circule régulièrement sur les routes 417, 40 et 20. Je prends régulièrement la route 401 pour aller à Toronto. Le nombre des accidents de camions sur ces routes me préoccupe.

I am not necessarily in favour of more regulation; I think more sensible regulation is where we should put our efforts. If we are going to deregulate this industry, and are going to continue to deregulate all the industries in transportation, it is time that we took a long hard look at what we are doing, as opposed to having five or six agencies looking at safety. As we said in our brief, the Transportation Safety Board investigates and makes recommendations, yet Transport Canada does not necessarily respond to the recommendations in a particular report.

Short lines is the future of this industry. I have said that I hope that in the year 2023, my kids do not have to put the railway back together again, like we did in 1923. In any event, we are not against less regulations; it is more pertinent regulations that we want to see in our industry.

Senator Adams: In the meantime, is some maintenance being done in the United States — problems with wheels that have bearings on them? Do you know?

Mr. Hucker: There are a lot of maintenance shops here. As to what exactly goes across the border, I could not tell you; that is not my field of expertise. However, we have had instances of bearing failures that have failed only 15 minutes after passing in front of a track side scanner. It is just by the grace of God that they have been discovered. This has happened within the past two weeks.

Mr. Houston: Gurwood, Ontario; second time in 14 months.

Senator Adams: Some of the short runs are bought by companies that are not unionized. In terms of safety, I think this presents more dangers. What is your opinion on that?

Mr. Houston: Well, the short line industry would like, or does, consider their employees to be composite employees. Hence, today you might be a conductor, tomorrow you might be the yard clerk, tomorrow or the next day you might be the locomotive engineer, and the day after that you might be laying track. We have one short line operation in Ontario, about which we have already spoken, whose level and consciousness of safety can be determined by the fact that they keep back the fourteen cars they derailed, without reporting it.

As a member of a union for 30-odd years, I would suggest that the organizations assist the companies in having a conscience in a lot of areas strictly because we are there. I would suggest that a unionized workplace is safer than a non-unionized workplace.

The short lines, because of a lower overhead, paying less wages, and so on, can operate a leaner, meaner operation. They are not as big as the Class 1s; they run only 75 to 100 miles.

Mr. Hucker: On this point, my union, people from CP, and others involved in human resources put together a two-year project to look into the short line industry, both in the U.S. and Canada, to see what drove the industry, why the short line industry

Je ne suis pas nécessairement en faveur de plus de règlements; je crois qu'il faudrait mettre l'accent sur des règlements plus raisonnables. Si l'on veut déréglementer cette industrie et continuer à déréglementer toutes les industries du transport, il est temps de réfléchir à ce que l'on fait, au lieu de prévoir cinq ou six organismes chargés de la sécurité. Comme nous le disons dans notre mémoire, le Bureau de la sécurité des transports fait des enquêtes et des recommandations et pourtant, Transports Canada ne réagit pas nécessairement aux recommandations d'un rapport donné.

Les chemins de fer sur courtes distances sont l'avenir de cette industrie. J'ai dit que j'espérais qu'en l'an 2023, mes enfants n'auront à rebâtir le chemin de fer, comme nous l'avons fait en 1923. Dans tous les cas, nous ne sommes pas contre moins de règlements; nous voulons des règlements plus pertinents dans notre industrie.

Le sénateur Adams: En attendant, l'entretien se fait-il aux États-Unis... pour régler les problèmes de coussinets de roues? Le savez-vous?

M. Hucker: Il y a beaucoup d'ateliers d'entretien aux États-Unis. Quant à savoir ce qui se passe exactement dans ce pays, je ne peux pas vous le dire; cela ne relève pas de mon champ de compétence. Nous savons toutefois qu'une détérioration de coussinets peut survenir 15 minutes après passage de la roue devant un détecteur de voie. C'est uniquement par hasard qu'on s'en aperçoit. Cela s'est produit ces deux dernières semaines.

M. Houston: À Gurwood, en Ontario; c'est la deuxième fois en l'espace de 14 mois.

Le sénateur Adams: Certains des chemins de fer sur courtes distances sont achetés par des sociétés qui ne sont pas syndiquées. En matière de sécurité, je crois que cela présente plus de risques. Qu'en pensez-vous?

M. Houston: Eh bien, les chemins de fer sur courtes distances aimeraient considérer leurs employés comme interchangeables ou les considèrent comme tels. Par conséquent, vous pouvez être aujourd'hui chef de train, demain commis de triage, après demain ingénieur de locomotive et ensuite poseur de voie ferrée. Nous avons déjà parlé d'une entreprise de chemins de fer sur courtes distances en Ontario qui n'a pas signalé le déraillement de 14 wagons. Cela donne une idée de l'importance qu'elle accorde à la sécurité.

En tant que membre d'un syndicat depuis près de 30 ans, je dirais que si les sociétés prennent conscience de beaucoup de problèmes, c'est parce que nous sommes là. Je dirais qu'un lieu de travail syndiqué est plus sûr qu'un lieu de travail qui ne l'est pas.

À cause de frais généraux et de salaires moins élevés, et cetera, les chemins de fer sur courtes distances peuvent fonctionner en régime minceur. Ils ne sont pas aussi gros que les chemins de fer de catégorie 1; ils n'exploitent que 75 à 100 milles de voies ferrées.

M. Hucker: Mon syndicat qui représente les employés du Canadien Pacifique, et d'autres personnes qui s'intéressent aux ressources humaines, ont lancé un projet de deux ans pour examiner l'industrie des chemins de fer sur courtes distances, tant

could do things that the Class 1s could not do. That report came out in October of last year, I believe. Since then, we have negotiated with Canadian Pacific, too, in terms of short line agreements, where we took 30 percent out of the operating budget of those two short lines, and never reduced the wages at all.

Senator, we believe that a unionized work force is better work force. That is a philosophy I grew up with; it comes from my father. We have unionized the smaller operations, but there have been classic differences in the collective bargaining relationship with the short line. We just finished the TransOntario Railway, which is part of the central western operation out of Smith Falls into North Bay. We have unionized them. Goderich and Exeter, we have unionized them.

The Chairman: Did you people participate, your unions, in the prevention or safe choice policy guideline, which will come into place on March 17, a policy to prevent work place alcohol and drug problems; did you participate in that?

Mr. Hucker: I did not, but my union did, yes.

The Chairman: Did you participate extensively?

Mr. Hucker: Yes, we did.

The Chairman: Could I ask you how you feel about it, because it seems to be quite a document?

Mr. Hucker: I have a problems with some of the provisions that are in there. My expertise was with the Canadian Pacific Railway employee assistance program, which we started seven or eight years ago.

We in the transportation industry are no different from the rest of the employee population out there; we have all the same problems. Albeit, we are sometimes operating very heavy equipment. Some of the fallacies that we found out — and it goes back to the Chase Maryland accident in the United States, just after the Hinton accident where we killed twenty-three people.

The testimony indicated that there were extreme drug and alcohol abuse problems in the industry. Unfortunately, the locomotive engineer in that accident perjured himself in his testimony. He did not have a problem with cocaine, as he testified.

Having said that, the damage had been done; the regulators in the United States, the FRA, thought there was a problem and went ahead with drug testing.

I suggest to you that it is very expensive to test people. Also, the testing results thus far have not borne out the suspicion there is a huge problem in the industry. In actual fact, a very small number of the people in the industry have tested positive for drug and alcohol abuse.

aux États-Unis qu'au Canada, afin de déterminer ce qui permet à l'industrie des chemins de fer sur courtes distances de faire certaines choses que les chemins de fer de catégorie 1 ne peuvent pas faire. Ce rapport a été publié en octobre de l'an passé, je crois. Depuis, nous avons négocié avec le Canadien Pacifique au sujet d'ententes relatives aux chemins de fer sur courtes distances: nous avons pris 30 p. 100 du budget d'exploitation de ces deux chemins de fer sur courtes distances, sans jamais diminuer les salaires.

Sénateur, nous croyons qu'une main-d'oeuvre syndiquée est meilleure. C'est mon père qui m'a inculqué cette théorie dès mon plus jeune âge. Nous avons syndiqué les plus petites exploitations, mais les négociations collectives avec les chemins de fer sur courtes distances sont bien particulières. Nous venons juste de syndiquer le TransOntario Railway, qui fait partie de l'exploitation de l'ouest central entre Smith Falls et North Bay. Nous avons syndiqué Goderich et Exeter.

Le président: Vos syndicats ont-ils participé à la rédaction des lignes directrices en matière de prévention qui entreront en vigueur le 17 mars; il s'agit d'une politique de prévention des problèmes d'alcool et de drogues en milieu de travail; y avez-vous participé?

M. Hucker: Pas personnellement, mais mon syndicat y a participé.

Le président: Y avez-vous participé de manière approfondie?

M. Hucker: Oui.

Le président: Puis-je vous demander ce que vous en pensez, puisque c'est un document qui semble assez important?

M. Hucker: Certaines des dispositions me posent des problèmes. Je connais surtout le programme d'aide aux employés du Canadien Pacifique, que nous avons instauré il y a sept ou huit ans.

La main-d'oeuvre de l'industrie des transports n'est pas différente des autres; nous avons tous les mêmes problèmes. Toutefois, nous utilisons parfois de l'équipement très lourd. Nous avons trouvé quelques erreurs... cela nous ramène à l'accident de Chase Maryland aux États-Unis, juste après l'accident de Hinton où 23 personnes ont perdu la vie.

D'après les témoignages, il y avait beaucoup de problèmes de drogues et d'alcool dans l'industrie. Malheureusement, l'ingénieur de locomotive dans cet accident précis a donné un faux témoignage. Il n'avait pas de problème de cocaïne, contrairement à ce qu'il avait déclaré.

Cela étant dit, le mal avait été fait; l'organe de réglementation aux États-Unis, la FRA, a pensé que c'était un problème et elle s'est donc lancée dans le dépistage de la consommation de drogues.

Je vous dirais qu'il est très coûteux de dépister la consommation de drogues. Par ailleurs, les résultats de ce dépistage n'ont pas permis jusqu'à présent de confirmer qu'il s'agit d'un gros problème au sein de l'industrie. En réalité, très peu de tests se sont révélés positifs parmi les employés de l'industrie.

However, in general, it is a good program. As I said, in any good program I have a few problems with some of things that are there.

The Chairman: Gentlemen, I thank you very much.

Honourable colleagues, we will return to this place at 2:00, at which time we will hear the Railway Association of Canada and the Rubber Association of Canada.

The committee adjourned.

MONTREAL, Tuesday, February 18, 1997

The Subcommittee on Transportation Safety of the Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 2:03 p.m. to study the state of transportation safety and security in Canada.

Senator J. Michael Forrestall (*Chairman*) in the Chair.

[*English*]

The Chair: We are pleased to have with us this afternoon witnesses from the Railway Association of Canada.

Please proceed, Mr. Ballantyne, on behalf of your organization.

Mr. Robert Ballantyne, President, Railway Association of Canada: A copy of our written submission has been filed with the committee. In order to allow as much time as possible for discussion, we will review the main elements of our submission, rather than read the full text of our brief. You heard from Canadian National this morning, and it is my understanding that you have also heard from Canadian Pacific on their individual operations within the Canadian railway industry.

Our association works behalf of or jointly with our member companies to promote public policy and regulation that provides equitable treatment between modes. It is also the role of the RAC to provide factual information on railways to the public, to government, to industry and to industry associations, as well as to provide the opinions of the railways on public policy issues.

I should point out that all 38 common carrier railways that operate in Canada are members of the RAC. This ranges from CN and CP, among the big railways, right down to the small terminal switching railways, such as the one at Essex Terminal. It includes all the new short line railways that have been created since the changes in the law have facilitated the growth of short lines.

My colleague Mr. Cameron will make the presentation, and then the two of us will be glad to answer any questions that the committee may have.

Toutefois, c'est en général un bon programme. Comme je l'ai déjà dit, j'ai toujours des problèmes à propos de n'importe quel bon programme.

Le président: Messieurs, je vous remercie.

Honorables collègues, nous allons revenir à 14 heures pour entendre les représentants de l'Association des chemins de fer du Canada et de l'Association canadienne de l'industrie du caoutchouc.

La séance est levée.

MONTREAL, le mardi 18 février 1997

Le sous-comité sur la sécurité des transports du comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 14 h 03 pour étudier l'état de la sécurité des transports au Canada.

Le sénateur J. Michael Forrestall (*président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

Le président: Nous avons le plaisir de recevoir cet après-midi des représentants de l'Association des chemins de fer du Canada.

Monsieur Ballantyne, nous vous écoutons.

M. Robert Ballantyne, président, Association des chemins de fer du Canada: Le sous-comité a déjà reçu copie de notre mémoire. Afin de réserver le plus de temps possible à la discussion, nous passerons en revue les principaux éléments de notre mémoire au lieu d'en donner une lecture complète. Vous avez entendu les représentants du Canadien National ce matin, et je crois savoir que vous avez également entendu ceux du Canadien Pacifique qui vous ont parlé des services respectifs qu'ils exploitent dans le cadre de l'industrie ferroviaire du Canada.

Notre association, en collaboration avec nos sociétés membres ou pour le compte de celles-ci, milite en faveur d'une politique et des règlements gouvernementaux qui traitent équitablement les divers modes de transport. L'association a aussi pour rôle de renseigner le public, le gouvernement, l'industrie ainsi que les associations industrielles sur les chemins de fer; c'est nous également qui faisons valoir l'opinion des chemins de fer sur les questions de politique officielle.

Je signale que les 38 transporteurs publics du Canada sont tous membres de notre association. On y trouve aussi bien le CN et le CP, parmi les grandes sociétés ferroviaires, que les petits chemins de fer de manœuvre comme le complexe ferroviaire d'Essex. Notre association comprend aussi tous les petits chemins de fer secondaires qui ont été créés depuis qu'on a modifié la loi pour faciliter la croissance des lignes secondaires.

Mon collègue, M. Cameron, se chargera de faire notre exposé, après quoi nous serons tous les deux heureux de répondre aux questions du comité.

Mr. Roger Cameron, General Manager, Public Communications, Railway Association of Canada: Canada is a trading nation, and Canada's railways help Canada work. Nearly two thirds of our railways' workload involves international trade. Exports represent more than one quarter of Canada's gross domestic product. The value of foreign freight handled by Canada's East and West Coast ports, which by extension are largely rail movements, have surpassed \$85 billion annually.

Western Canada, in particular, is highly dependent on export trade. The exports of grain that built the modern western economy have been supplemented today with potash, coal, chemicals, fertilizers, forest products, special crops, oil seeds and new container traffic. Export dependence is highest in Saskatchewan, accounting for a full 66 per cent of that province's total output. The job of nearly one person in three in Western Canada depends on the railway system.

The economic multiplier effect is such that two and a half million people in Western Canada alone are dependent on efficient, cost-effective rail transportation. The railways serve more than 25,000 Canadian shippers in every sector of the Canadian economy. They originate more than three and a half million carloads of freight every year, and transport hundreds of thousands of import/export containers annually.

There are three types of railway operating in Canada. Transcontinental lines include CN, CP, VIA Rail, and the five U.S. railways which operate into Canada. Regional and resource railways include B.C. Rail, Ontario Northland, Algoma Central, Quebec North Shore and Labrador, and the Cartier Railway.

There has been exceptional growth in short lines, which are the source and destination of much main line freight traffic. For example, one Canadian short line was created in all of the 1980s. Six were created between 1990 and 1995; and with passage of the Canadian Transportation Act, mid-year last year, four short lines were created and two more announced in just the last six months of 1996.

The Canada Transportation Act itself greatly simplified and shortened the process of line sales. The new process is proving to be crucial for both Canadian Pacific and Canadian National as they evolve into high-density core systems, served by efficient feeder lines.

The new short line carriers provide the flexibility and the personal touch needed for operating and marketing success on low-volume, service-intensive routes. They have decentralized management and lower-cost operations. Multitask employees have incentives to grow revenues as well as to reduce costs, but not at the expense of safe operations, because all Canada's railways share a commitment to safety.

M. Roger Cameron, directeur général des communications publiques, Association des chemins de fer du Canada: Le Canada est un pays commerçant, et les chemins de fer aident le Canada à vivre. Près des deux tiers des activités de nos chemins de fer ont trait au commerce international. Les exportations représentent plus du quart du produit national brut du Canada. La valeur des marchandises destinées à l'étranger que reçoivent les ports des côtes est et ouest, qui sont surtout expédiées par le train, dépasse 85 milliards de dollars chaque année.

L'Ouest canadien en particulier est largement tributaire des exportations. Aux exportations de grain qui ont édifié l'économie moderne de l'Ouest canadien, se sont ajoutés aujourd'hui la potasse, le charbon, les produits chimiques, les fertilisants, les produits forestiers, les cultures spéciales, les oléagineux et le nouveau trafic conteneurisé. C'est surtout la Saskatchewan qui est tributaire des exportations, lesquelles comptent pour 66 p. 100 de toute la production de la province. L'emploi de près d'une personne sur trois dans l'Ouest canadien dépend du rail.

L'effet multiplicateur économique est tel que deux millions et demi de Canadiens rien que dans l'Ouest sont tributaires d'un réseau de chemin de fer efficient et efficace. Plus de 25 000 expéditeurs canadiens, de tous les secteurs de l'économie canadienne, se servent des chemins de fer. C'est à eux qu'on doit chaque année les plus de 3 millions et demi de wagons de marchandises et les centaines de milliers de conteneurs destinés à l'importation ou à l'exportation.

Il y a trois types de chemin de fer au Canada. Il y a les lignes transcontinentales, dont le CN, le CP, VIA Rail et les cinq chemins de fer américains qui sont présents au Canada. Parmi les chemins de fer régionaux et transporteurs de matières premières, on compte B.C. Rail, Ontario Northland, Algoma Central, Quebec North Shore and Labrador et Québec Cartier.

On a assisté à une croissance exceptionnelle des lignes secondaires, qui constituent la source et la destination de la plupart du trafic marchandises des grandes lignes. Par exemple, une seule ligne secondaire a été créée au Canada dans les années 80. Six ont vu le jour entre 1990 et 1995; et depuis l'adoption de la Loi canadienne sur les transports, au milieu de l'année dernière, quatre lignes secondaires ont été créées et on en a annoncé deux autres rien que dans le dernier semestre de 1996.

La Loi canadienne sur les transports a grandement facilité et raccourci le processus de vente de lignes. Ce nouveau processus s'est avéré crucial tant pour le Canadien Pacifique que le Canadien National qui se dirigent vers un système centralisé hyperdense, alimenté par des lignes d'apport efficaces.

Les nouveaux transporteurs secondaires offrent la souplesse et la note personnelle qu'il faut pour bien gérer les circuits à faible volume mais qui exigent beaucoup de service. On a ainsi décentralisé la gestion des opérations et on en a abaissé le coût. Leurs employés polyvalents sont maintenant incités à trouver de nouvelles recettes ainsi qu'à réduire les coûts, mais non au détriment de la sécurité parce que tous les chemins de fer du Canada s'engagent à maintenir la sécurité.

Their safety standards are the same. Freight car and locomotive safety inspection and maintenance procedures are equivalent for all interchange partners, big or small.

Canada's main line carriers, as you have heard, are among the safest railways in North America. For example, more than one million regulated movements of dangerous goods go by rail each year, including loaded cars, cars with residue, and containers and trailers carrying dangerous commodities. Of that total, more than 99 per cent arrive at their destination safely.

If there is an incident involving dangerous goods, there is an immediate pre-planned response to ensure the situation is dealt with quickly, safely and effectively. Computer-based information and advanced communication systems are used to help identify the location of an incident and to notify everyone involved in handling the emergency safely and professionally.

Dangerous goods personnel are also active in their communities and in community-related safety activities, such as the TransCare program, which was developed by the Canadian Chemical Producers Association. This program ensures the involvement of local emergency response teams — police, fire departments, and ambulance crews, who are familiar with the appropriate safety measures.

Among other safety training initiatives, the industry has created a safety train, using a tank car especially equipped with the different types of top and bottom fittings common to most cars used to move chemical products. The unit is used to train chemical industry workers in the safe loading and unloading of tank cars and to familiarize emergency responders with the safety features of this railway equipment. As well, a mobile training unit has been developed by converting box cars and highway trailers into mobile classrooms. They contain different types of tank car domes and valves in working order, charts, equipment and training videos.

Canada's railways are also participating in the establishment of a Canadian test site for Operation Respond. This is a not-for-profit institute's computerized database of hazardous materials that will improve safety for firefighters, police, and other first responders in an emergency. The Canadian test site in Burnaby, B.C. will provide immediate information on any dangerous goods contents of rail cars handled by CN, CP, B.C. Rail, Burlington Northern and Southern Railway of B.C., which may be involved in an incident.

The system provides hazardous materials response information in easy-to-use format, as well as passenger train schematics. Since the program began in 1992 in the United States, its software has

Ces transporteurs secondaires ont les mêmes normes de sécurité que les grands. Les formalités d'inspection de sécurité des wagons de marchandises et des locomotives ainsi que les consignes d'entretien sont les mêmes pour tous les usagers des lieux de correspondance, grands et petits.

Les grands transporteurs publics du Canada, comme on vous l'a dit, gèrent les chemins de fer les plus sûrs d'Amérique du Nord. Par exemple, il y a plus d'un million de déplacements de produits dangereux par chemin de fer chaque année, et cela comprend des wagons chargés, des wagons contenant des résidus ainsi que des conteneurs et remorques transportant des produits dangereux. Sur ce total, plus de 99 p. 100 parviennent à destination en toute sécurité.

Dès qu'un incident comportant des produits dangereux se produit, des mesures d'urgence planifiées entrent immédiatement en action afin de maîtriser la situation rapidement, efficacement et en toute sécurité. On se sert d'ordinateurs et de systèmes de communication perfectionnés pour identifier le lieu de l'incident et pour informer tous ceux qui sont appelés à neutraliser la situation en toute sécurité et de manière professionnelle.

Nos employés chargés des produits dangereux sont également actifs dans leurs localités et prennent part aux activités de sécurité communautaire, comme par exemple le programme TransCare, qui a été mis au point par l'Association canadienne des fabricants de produits chimiques. Dans le cadre de ces programmes, on s'assure de la collaboration des équipes d'urgence locales... service de police, pompiers et ambulanciers, qui connaissent les mesures de sécurité d'usage.

Entre autres initiatives de formation à la sécurité, l'industrie a mis au point un train de formation sécuritaire qui utilise un wagon-citerne équipé précisément des divers types de pièces de coin supérieures et inférieures que l'on retrouve sur presque tous les wagons qui transportent des produits chimiques. On se sert de ce train pour former les travailleurs de l'industrie chimique au chargement et au déchargement des wagons-citernes, et pour initier les intervenants d'urgence aux caractéristiques de sécurité de cet équipement ferroviaire. De même, on a créé une unité de formation mobile en convertissant des wagons couverts et des remorques routières en salles de classe mobiles. On y trouve divers types de dômes de wagons-citernes et de valves en état de fonctionnement, des tableaux, du matériel et des vidéos de formation.

Les chemins de fer canadiens participent également à l'établissement d'un site-témoin canadien pour l'Opération Respond. Il s'agit d'une base de données des produits dangereux créée par un institut sans but lucratif qui améliorera la sécurité des pompiers, des policiers et des autres intervenants en cas d'urgence. Le site-témoin se trouve à Burnaby, en Colombie-Britannique, et fournira des informations immédiatement sur les produits dangereux que contiennent les wagons du CN, du CP, de BC Rail, de Burlington Northern and Southern Railway of B.C. qui pourraient être mêlés à un incident.

Le système dispose d'un mécanisme convivial pour fournir des informations de première nécessité sur des produits dangereux ainsi que des plans pour les trains de passagers. Depuis la création

been established in 40 locations, with access to the records of two trucking companies and 16 railroads. Major operating and capital investments in technology, training and innovation all help make safety happen. Canada's railways invest more than \$75 million annually on safety-related training, and some 150,000 hours of employee involvement. If Canada's railways cannot operate safely, they do not operate, because safe and profitable railroading go hand in hand.

New technologies also account for the safe performance of the railways. Continuous welded rail, concrete ties, and roller bearings on freight car axles all require less maintenance. Better metallurgy results in longer rail life. Also, centralized traffic control and electronic safety monitoring devices help make railways safer. Track-side heat detectors scan the axles of passing trains for overheated bearings that can cause derailments, and special inspection cars, which you have heard about, use modern sensing technology to monitor track conditions.

Some people may believe that safety is an add-on, something to be done if there is enough money left over and if they have no choice. However, Canada's railways believe that safety operations are not an option — safety does come first.

This mindset influences the way decisions are made in this industry, the way work is planned and carried out; it influences both capital and operating expense planning, and the training and performance of employees in new and better ways of working safely.

One additional element for improved safety stems from the active role that railway professionals and others play in promoting it. An example of this is the Railway Association of Canada and Transport Canada sponsor Operation Lifesaver, a national public safety program that has an excellent track record of reducing fatalities and injuries from level crossing accidents and trespassing incidents.

The program works in cooperation with the Canada Safety Council, provincial safety councils and leagues, police and public service groups. It has helped reduce rail-highway grade crossing accidents by 60 per cent over the past 15 years.

The industry is not resting on its laurels though, because such accidents are preventable, and we want to help reduce crossing accidents by half again over the next decade. We would like to see the habit of approaching crossings with extreme caution become as much a part of driver safety as the habit of putting on your seat belt. The race to beat the train is a deadly sport. Trains cannot stop quickly; they require the length of 14 football fields to do so. They cannot swerve to avoid a collision.

du programme en 1992 aux États-Unis, son logiciel a été mis en place en 40 endroits et donne accès aux dossiers de deux compagnies de camionnage et de 16 chemins de fer. Les grands investissements que l'on fait dans la technologie, la formation et l'innovation contribuent tous à la sécurité. Les chemins de fer canadiens investissent dans la formation sécuritaire plus de 75 millions de dollars et près de 150 000 heures de travail par an. Sans sécurité, les chemins de fer du Canada restent inactifs, parce que dans les chemins de fer, sécurité et rentabilité vont de pair.

Les nouvelles technologies contribuent également à la sécurité des chemins de fer. Les rames de longs rails soudés, les traverses en béton et les roulements à rouleau sur les essieux des wagons de marchandises nécessitent tous moins d'entretien. Le rail dure plus longtemps grâce à une meilleure métallurgie. De même, le contrôle du trafic centralisé et les dispositifs d'un contrôle électronique contribuent à la sécurité des chemins de fer. Les détecteurs thermiques en bordure des rails ballaient les essieux des trains qui passent afin de repérer les rouleaux surchauffés qui peuvent causer des déraillements, et les wagons d'inspection spéciaux, dont vous avez entendu parlé, se servent de la technologie de détection moderne pour contrôler l'état des rails.

Certains croient peut-être que la sécurité est un luxe, une chose dont l'on se préoccupe s'il reste assez d'argent et si l'on n'a pas le choix. Mais les chemins de fer du Canada croient que la sécurité est une nécessité, c'est la sécurité qui vient toujours en premier.

Cette attitude influence la façon dont les décisions sont prises dans notre industrie, la façon dont on planifie et exécute le travail; influence la planification des immobilisations et des dépenses de fonctionnement ainsi que la formation et le rendement des employés pour lesquels on trouve de nouvelles et de meilleures façons de travailler en toute sécurité.

Le rôle actif que jouent les professionnels des chemins de fer et d'autres contribue à améliorer la sécurité. Par exemple, l'Association des chemins de fer du Canada et Transports Canada parrainent l'Opération Gareautrain, un programme national de sécurité publique qui a réussi avec éclat à réduire le nombre de morts et de blessés attribuables aux accidents aux passages à niveau et aux incidents d'intrusion.

Ce programme est mis en oeuvre en coopération avec le Conseil canadien de la sécurité, les ligues et conseils de sécurité provinciaux, les services de police et les cercles philanthropiques. Cette initiative a permis de réduire de 60 p. 100 au cours des 15 dernières années le nombre d'accidents aux passages à niveau.

Mais l'industrie ne se repose pas sur ses lauriers parce que l'on peut maintenant prévenir de tels accidents, et nous voulons contribuer à réduire de moitié encore une fois au cours des 15 prochaines années le nombre d'accidents aux passages à niveau. Nous voulons que le fait d'approcher avec la plus grande prudence un passage à niveau devienne une habitude de conduite automobile aussi établie que le fait de boucler sa ceinture de sécurité. La course contre le train est un sport mortel. Les trains ne peuvent s'arrêter rapidement; pour ce faire, il leur faut une distance équivalente à 14 champs de football. Ils ne peuvent pas contourner un obstacle pour éviter une collision.

To a large degree, it is in the hands of drivers to save their own lives, and those of their friends, because familiarity does breed complacency. It is a factor in the majority of level crossing accidents which take place within 40 kilometres of drivers' homes. People who cross the same tracks every day are lulled into the belief that they know precisely when trains arrive at a crossing. However, trains can be late or early, and a special extra or rescheduled train can be rolling down the track at any time. There were 112 people killed and 113 injured in level crossing and trespassing accidents on all railway property in Canada in 1996.

In virtually every case, the accident was caused by drivers or pedestrians who put themselves in the wrong place at the wrong time. That is a fraction of the 3,450 killed and 245,000 injured in highway accidents in Canada each year, but it was one hundred percent of those victims' lives.

Level crossing collisions are at least as much a highway safety issue as a railway one because their prevention depends so much on safer habits and practices. Even so, 100 per cent of crossing fatalities and injuries are assigned to the rail mode and none to the highways. The majority of such accidents occur at crossings equipped with warning devices, and in about one third of them it is the vehicle that strikes the side of the train.

Many side-on collisions occur at night and involve cars moving faster than their lights can illuminate the road — known as "overdriving their headlights." In general, however, 75 per cent of crossing accidents take place in broad daylight with good visibility.

Operation Lifesaver's active educational program includes the production and distribution of educational material in schools, for driver education, media relations and public presentations across the country. More than 150 volunteer presenters, from all walks of life, help tell Operation Lifesaver's story. Virtually all of them have had experience with crossing accidents, such as police officers, railroaders who have known the horror of fatal crashes, and people who have been badly injured in crossing accidents.

Operation Lifesaver has been particularly successful with its Officer On The Train and Near Miss programs. The first involves having an officer from a local police department observe level crossings from the cab of a locomotive making its usual run. The officer is in touch by radio with colleagues and police cruisers, who track down the violators observed from the train, and issue either cautions or tickets, as warranted.

The Near Miss program involves railway employees who radio to dispatchers the licence numbers and descriptions of vehicles being driven dangerously at level crossings. The information is

Étant donné que la familiarité engendre en effet l'apathie, il appartient dans une large mesure au conducteur de l'automobile lui-même de protéger sa vie et celle de ses amis. Il est prouvé que la majorité des accidents aux passages à niveau ont lieu à 40 kilomètres du domicile du conducteur. Les gens qui franchissent le même passage à niveau tous les jours finissent par s'imaginer qu'ils savent précisément à quelle heure le train arrive au passage. Mais les trains peuvent prendre du retard ou de l'avance, et il se peut qu'un train spécial ou dont l'horaire a été modifié arrive au passage à n'importe quel moment. En 1996, il y a eu 112 morts et 113 personnes blessées dans des accidents aux passages à niveau et dans les incidents d'intrusion sur les propriétés ferroviaires au Canada.

Dans presque chaque cas, l'accident a été causé par un conducteur ou un piéton qui s'était mis au mauvais endroit au mauvais moment. C'est bien peu de monde comparativement aux 3 450 tués et 245 000 blessés dans les accidents de la route au Canada chaque année, mais c'est encore trop.

Les collisions aux passages à niveau constituent un problème de sécurité routière aussi bien que ferroviaire parce que leur prévention est tributaire de meilleures habitudes de conduite. Il n'empêche que 100 p. 100 des décès et blessures causés par les accidents aux passages à niveau sont attribués aux chemins de fer et jamais aux routes. La majorité de ces accidents se produisent à des passages à niveau équipés de dispositifs avertisseurs, et dans environ un tiers des cas, c'est le véhicule qui heurte le flan du train.

Bon nombre de collisions latérales se produisent la nuit et sont le fait de voitures qui roulent trop vite pour bien éclairer le chemin. En général, cependant, 75 p. 100 des accidents aux passages à niveau ont lieu en plein jour, dans des conditions de bonne visibilité.

Le programme éducatif de l'Opération Gareautrain prévoit la production et la distribution de matériel didactique dans les écoles, dans les écoles de conduite automobile, des relations médiatiques ainsi que des exposés au public partout au pays. Plus de 150 exposants bénévoles, issus de toutes les couches de la société, aident à faire connaître l'Opération Gareautrain. Presque tous ont déjà été témoin d'accidents à des passages à niveau, qu'il s'agisse d'agents de police, de cheminots qui ont vu de près l'horreur d'une collision mortelle, ou de personnes qui ont été gravement blessées dans de tels accidents.

L'Opération Gareautrain a connu de grands succès avec son programme de l'Agent à bord du train et son programme de Quasi-collision. Dans le cadre du premier programme, on invite un agent du service de police local à observer les passages à niveau à partir de la cabine de la locomotive qui fait son trajet habituel. L'agent est en communication radio avec les auto-patrouilles qui se mettent à la poursuite des contrevenants ainsi repérés, et les patrouilleurs émettent des avertissements ou des contraventions, selon le cas.

Le programme Quasi-collision fait intervenir des employés du chemin de fer qui communiquent par radio aux répartiteurs le numéro de plaque d'immatriculation et le signallement du véhicule

forwarded by railway police to local police so offenders can be tracked down and appropriate action can be taken.

The Brotherhood of Locomotive Engineers and its members are particularly active in this program. They recognize careless drivers as a hazard to railway employees; as such, they encourage their members to go on local radio and T.V. programs and to speak to public groups, to make the public aware of the problem.

The industry is proactive on other fronts, too. CN, CP, VIA Rail and the Brotherhood of Locomotive Engineers co-funded a groundbreaking six-month study in late 1995, to determine the causes of locomotive engineer fatigue and to develop specific counter-fatigue measures. The results were released in May of last year which, among other things, offered concrete ways in which everyone could work together to combat the effects of fatigue.

The study was an important contribution to the pool of knowledge on this important subject which affects people in all kinds of industries, not just transportation, and the safety of their performance. The railways recognize the need, as well, for harmonization of activities with human physiology in a cost-effective way, knowing that the buy-in is long-term. It was an extensive and complex study, as was the development of countermeasures, which include work scheduling, napping strategy, rest facilities improvements, locomotive cab amenities, and lifestyle training for both participating employees and their spouses or partners. The recommendations are being implemented by the railways involved. Coordinators are being appointed to work with the districts.

The communications package will fully explain the program to everyone. The segment for engineers is being fast-tracked. Other fatigue countermeasures will be introduced elsewhere, as required. Research initiatives apply to equipment within the railway industry, as well as people. Terminal efficiency and employee safety is enhanced through modern technological advances. The beltpack remote control unit for locomotives, which Jack McBain referred to this morning, was developed in Canada. It is only a little bigger than a lunch box and is highly portable. The system lets ground-based yard employees operate driverless locomotives through audio contact with a micro-computer on board the locomotive.

Through signals from the beltpack, the on-board computer adjusts throttle and brake settings based on the ground operators control box speed selection. In this way, yard engines can shunt whole trains in much the same way as one flies radio-controlled aircraft.

qui a franchi dangereusement un passage à niveau. Ces informations sont communiquées par le service de police des chemins de fer à la police locale, qui se met alors à la poursuite du contrevenant et prend les mesures voulues.

La Fraternité internationale des ingénieurs de locomotives et ses membres sont particulièrement actifs dans ce programme. Ils reconnaissent que les chauffards sont un danger pour les cheminots; ils encouragent donc leurs membres à participer à des émissions locales de radio et de télévision et de parler publiquement à des groupes pour sensibiliser les gens au problème.

L'industrie est proactive sur d'autres fronts également. Le CN, le CP, VIA Rail et la Fraternité internationale des ingénieurs de locomotives ont cofinancé une étude de six mois à la fin de 1995, en vue de déterminer les causes de la fatigue chez les conducteurs de locomotive et d'élaborer des contre-mesures spécifiques. Les résultats de cette étude ont été publiés en mai dernier et on y propose, entre autres, des façons concrètes de travailler ensemble pour combattre les effets de la fatigue.

L'étude a également contribué au bassin de connaissances sur cette question importante qui touche les travailleurs dans tous les types d'industries, pas seulement dans le secteur du transport, et la sécurité de leurs fonctions. Les chemins de fer reconnaissent également la nécessité d'harmoniser les activités et la physiologie humaine de façon rentable, car ils savent que cela est avantageux à long terme. Il s'agissait donc d'une étude approfondie et complexe, comme l'a été l'élaboration des contre-mesures, qui comprenait notamment l'aménagement des horaires, une stratégie concernant le repos, des améliorations aux installations de repos, des équipements dans la cabine de la locomotive et une formation pour un meilleur style de vie qui s'adressaient à la fois aux employés participants et à leurs conjoints ou partenaires. Les chemins de fer qui ont participé à l'étude sont en train de donner suite à ces recommandations. Ils sont en train de nommer des coordonnateurs pour travailler avec les districts.

Les documents de communication donnent une explication complète du programme. Le segment qui s'adresse aux ingénieurs est accéléré. D'autres mesures pour lutter contre la fatigue seront introduites ailleurs, au besoin. Les initiatives de recherche s'appliquent au matériel du secteur ferroviaire tout comme aux gens. Les progrès technologiques modernes permettent d'améliorer l'efficacité des terminus ferroviaires et la sécurité des employés. La télécommande «beltpack» pour les locomotives dont Jack McBain a parlé ce matin, a été mise au point au Canada. Elle est à peine plus grosse qu'une boîte à lunch et très facile à porter. Le système permet aux employés de la gare de triage au sol de faire circuler des locomotives sans conducteur par contact audio avec un micro-ordinateur installé à bord de la locomotive.

À partir de signaux reçus du «beltpack», l'ordinateur de bord règle la vitesse et les freins en fonction des commandes données par les opérateurs au sol grâce à la boîte de commande. De cette façon, les locomotives manoeuvres-triage peuvent aiguiller des trains entiers de la même façon que l'on peut faire voler un avion radiocommandé.

A demonstration of this technology and other operations last fall in Toronto for members of the Transportation Safety Board, the Canadian Transportation Agency, and Transport Canada provided an opportunity for them to see and to try out the technology. As one of the employees showed, it is possible for control of a train to move from one employee to another safely. If you have not seen it, it is really quite interesting; it was developed in CN's research lab. The technology has since been sold to Canadian Pacific.

It has other applications throughout the North American industry. It is productive and highly safe. The safety features, for example, which have been incorporated in the design of the beltpack are impressive. The computer automatically overrides any unsafe commands. If the mobile unit is tilted too much, indicating the operator might be incapacitated or has fallen, a warning buzzer sounds. If it is not responded to, the unit will shut down the locomotive safely.

Winter conditions, as well, in Canada sometimes cause steel wheels to lose their contour through chipping and shelling. Poor wheel surface can cause service disruption, track damage and train derailment. The steering committee of the Railway Association of Canada is overseeing further testing in CN and CP revenue service for heavy-volume coal, grain and potash movements this winter. There is some testing of custom-profile rail on CN.

The industry association also recently appointed a new manager of radio spectrum for the industry in Canada. His name is Jacques Darrah, formerly with Canadian Pacific's engineering signals and communications group. He is responsible for the project and will manage the industry's access to frequencies allocated by Canadian and U.S. agencies at lower cost. Today's modern railroads run as much on information as steel wheels and rails.

Simply put, railway safety also depends on radio communications. These communications form a very important part of the information flow through both mobile units and fixed-site installations. U.S. and Canadian railroads are allocated some 94 frequencies which are used for train control yards, maintenance of way, police, automatic equipment identification, end of train units, hot box detectors, and in-train power units used on unit coal trains.

Demand for mobile radio services has increased dramatically because of new services such as wireless data, cellular phones and new applications for existing functions. This is a solution that was reached between the railway industry and Industry Canada. It is good for safety because it reduces the risk of interference and fragmented use of the frequencies.

Much has been achieved; more needs to be done. However, there has been, and continues to be, several examples of modal inequity, which frustrate our industry's progress and Canada's

Une démonstration de cette technologie et d'autres opérations l'automne dernier à Toronto pour les membres du Bureau de la sécurité des transports, de l'Office national des transports et de Transports Canada, leur a permis de prendre connaissance de cette technologie et d'en faire l'essai. Comme l'un des employés l'a démontré, il est possible de faire passer le contrôle d'un train d'un employé à un autre sans danger. Si vous n'avez pas vu ça, c'est une technologie qui est en fait très intéressante; elle a été mise au point dans un laboratoire de recherche du CN. Depuis, cette technologie a été vendue au Canadien Pacifique.

Elle a d'autres applications dans toute l'industrie nord-américaine. Cette technologie est productive et très sécuritaire. Par exemple, les caractéristiques de sécurité qui ont été incorporées au «beltpack» sont impressionnantes. L'ordinateur prend immédiatement priorité sur toute commande dangereuse. Si l'unité mobile est trop inclinée, indiquant que l'opérateur est peut-être frappé d'incapacité ou est tombé, un avertisseur se déclenche. S'il n'y a pas de réponse, l'unité arrête immédiatement la locomotive en toute sécurité.

Les conditions hivernales peuvent parfois également faire perdre aux roues d'acier leurs contours à cause de l'effritement ou de l'écaillage. Une surface de roue en mauvais état peut causer des perturbations de service, endommager la voie et faire dérailler le train. Le comité de direction de l'Association des chemins de fer du Canada coordonne d'autres tests qui ont trait au service payant du CN et du CP pour les mouvements de volumes importants de charbon, de grain et de potasse cet hiver. On effectue des essais de rails fait sur demande au CN.

L'association de l'industrie a par ailleurs récemment nommé un nouveau gestionnaire du spectre radio pour l'industrie au Canada. Il s'appelle Jacques Darrah, anciennement du Groupe des signaux et communications du Canadien Pacifique. Il est responsable du projet et il gèrera l'accès de l'industrie aux fréquences allouées par les organismes canadiens et américains à un coût moins élevé. Aujourd'hui les chemins de fer modernes comptent autant sur l'information que sur les rails et les roues pour fonctionner.

En simples termes, la sécurité ferroviaire dépend également des communications radio. Ces communications forment une partie importante du cheminement de l'information à travers les unités mobiles et les installations fixes. On alloue aux chemins de fer canadiens et américains quelque 94 fréquences qui sont utilisées pour les gares de triage, l'entretien de la voie ferrée, la police, l'identification automatique des équipements, les moniteurs de fin de train, les détecteurs de boîtes chaudes et les unités génératrices utilisées sur les trains-blocs de charbon.

La demande de services radiomobiles a augmenté de façon considérable en raison des nouveaux services tels que les données sans fil, les téléphones cellulaires et les nouvelles applications pour des fonctions existantes. C'est une solution à laquelle Industrie Canada et le secteur ferroviaire sont arrivés. C'est une bonne chose pour la sécurité, car cela réduit le risque d'interférence et d'utilisation fragmentée des fréquences.

Beaucoup de progrès ont été accomplis, il en reste encore beaucoup à accomplir. Cependant, il y a eu et il y a toujours, plusieurs exemples d'iniquité entre les modes de transport, ce qui

potential. These include incompatibilities and inconsistencies, and how interprovincial and transborder commercial vehicle competition is treated.

The Transportation Safety Board requires railways to report both accidents and incidents. Accidents are classified so that problems can be identified. These include main track collisions, crossing accidents and main track derailments. Statistics on train miles and tonne kilometres are available so that accidents per tonne kilometre can be calculated. All crossing accidents are reportable, even if there is no serious property damage or personal injury. A risk of collision or seven other factors trigger reporting of an incident. The TSB can supply current preliminary accident and incident data on the Canadian railway industry up to December 1996.

On the other hand, Transport Canada's last published commercial motor vehicle accident statistics are for 1993. They expect to publish data for 1994 and 1995 within the next two or three months, but even then there are inconsistencies in definitions and classification among the provinces.

Data from Quebec, for example, is excluded from several statistical tables in Transport Canada reports on commercial vehicle safety. There are no reliable national indicators of vehicle kilometres driven, making it difficult to calculate accident rates such as accidents per vehicle kilometre. And Statistics Canada data on truck net tonne kilometres exclude some private trucking fleets. Because competitors do not pay their full costs and are subject to different regulatory standards, they are able to under-price their services, drain traffic away from the railways, and significantly impact modal equity long term.

Regulations applied to railways are stricter than those imposed on other competing modes of transport. The importance of compatibility and harmonization of fiscal policy, legislation, regulations and processes within Canada and on a continental scale is clear. The reality is less so, not just between Canadian and American railways, but also between Canadian modal competitors.

Several independent studies have concluded that the tax treatment of Canadian railways by federal, provincial and municipal governments is also not competitive with comparative U.S. jurisdictions or with our competition. Canada's stated transportation policy is to diminish government intervention and embrace the concept of user pay. Yet Transport Canada's own estimates are that road users in Canada were subsidized by \$5.5 million in 1993. Other examples of modal inequity exist. Fuel taxes paid by tractor trailers cover only 42 per cent of the

nuit au progrès de notre secteur et au potentiel du Canada. Il y a entre autres des incompatibilités et un manque d'uniformité, et la façon dont on traite la concurrence des véhicules commerciaux interprovinciaux et transfrontaliers.

Le Bureau de la sécurité des transports exige que les chemins de fer signalent à la fois les accidents et les incidents. Les accidents sont classifiés afin de pouvoir déterminer quels sont les problèmes. Il s'agit entre autre des collisions sur la voie principale, des accidents aux passages à niveau et des déraillements sur la voie principale. Les statistiques sur les milles et les tonnes kilomètre des trains sont disponibles de façon à pouvoir calculer le nombre d'accidents par tonne kilomètre. Tous les accidents aux passages à niveaux doivent être signalés, même s'il n'y a aucun dommage grave à la propriété ni blessure grave aux personnes. Un risque de collision ou sept autres facteurs déclenchent le signalement d'un incident. Le Bureau de la sécurité des transports peut fournir les données actuelles préliminaires sur les accidents et les incidents dans le secteur ferroviaire canadien jusqu'en décembre 1996.

D'un autre côté, les statistiques les plus récentes publiées par Transports Canada sur les accidents des véhicules automobiles commerciaux remontent à 1993. Le ministère devrait publier des données pour 1994 et 1995 d'ici les deux à trois prochains mois, mais même là, il y a encore un manque d'uniformité dans les définitions et la classification entre les provinces.

Par exemple, les données en provenance du Québec sont exclues de plusieurs tableaux statistiques dans les rapports de Transports Canada sur la sécurité des véhicules commerciaux. Il n'y a aucun indicateur national fiable sur le nombre de voitures kilomètre, ce qui fait qu'il est difficile de calculer les taux d'accident par voiture kilomètre. Les données de Statistique Canada sur les tonnes kilomètre nettes pour les camions excluent certains parcs de camions privés. Étant donné que les compétiteurs ne paient pas leurs pleins coûts et sont soumis à des normes de réglementation différentes, ils peuvent vendre leurs services à un prix inférieur, et ainsi aller chercher les clients des chemins de fer et ont ainsi un impact important sur l'équité entre les modes à long terme.

Les règlements qui s'appliquent aux chemins de fer sont plus stricts que ceux qui sont imposés aux autres modes de transport avec lesquels nous sommes en concurrence. L'importance de la compatibilité de l'harmonisation de la politique financière des mesures législatives, des règlements et des procédures au Canada et à l'échelle continentale est claire. La réalité l'est moins, non seulement entre les chemins de fer canadiens et américains, mais également entre les autres modes de transport qui se font concurrence au Canada.

Plusieurs études indépendantes ont conclu que le traitement fiscal des chemins de fer canadiens par les gouvernements fédéral, provinciaux et municipaux n'était pas aussi concurrentiel qu'aux États-Unis ni qu'avec nos concurrents. La politique du Canada en matière de transport consiste à réduire l'intervention gouvernementale et à adopter le concept du paiement par l'utilisateur. Pourtant, selon les propres chiffres de Transports Canada, les utilisateurs des routes au Canada ont été subventionnés à raison de 5,5 millions de dollars en 1993. Il y a d'autres exemples de cette

public road costs they cause. Although trucks make up some 9 per cent of highway traffic, they are responsible for 25 per cent of total road costs.

The impact on the railway industry of progressively higher truck sizes and weights and an inequitable road costing has been very clear, unfortunately, in Eastern Canada, where freight traffic has shifted steadily from rail lines to congested battered roads. There are viable alternatives, but they require sensitive, supportive and common sense public policies.

One of the railway associations new members, for example, the 1,100-mile Iron Road network, which includes operations in Quebec and Nova Scotia, handled nearly 100,000 carloads of rail business last year. This is a company that did not exist three years ago. They kept approximately 275,000 truckloads of freight off federal, provincial, state and municipal highways and generated, very conservatively, net savings of some \$120 million annually in highway costs.

Any government programs that further undermine the competitiveness of Canadian railways and ports will encourage the flow of exports to the U.S. rather than Canadian ports and will reduce the overall economic benefits to Canada. There is agreement that there is a problem; there has not been agreement on how to resolve it.

It is clear to us that some issues of regional and provincial significance must be dealt with by higher levels of government that can and will recognize the national role that railways play in developing Canada's economic union and providing access across many jurisdictions to national and export markets.

If you have any questions, we will be pleased to answer them.

Senator Bacon: We are hearing different things from each side — from the union side and the transportation people. There must be some grey areas. Perhaps you can help to clear up a few areas, because I am at a loss in some cases.

In the UTU brief, they state that railways in Canada seem to have taken on the idea that it is cheaper to hedge their bets by waiting until something happens instead of spending the money beforehand in order to prevent something from happening. Why would they say this to us?

Mr. Ballantyne: I think they obviously have a point of view, a perspective, and clearly a lot of it relates to protection of jobs. Certainly one of the things that we have seen happen in the railway industry, and a lot of other industries, is the replacement of labour by technology, and that is something that has been going on for quite some time and will continue to go on. Hence, my perspective on that is that it is more concerned about the protection of jobs than it is about enhancing safety, which can be

iniquité entre les modes de transport. Les taxes sur les carburants payées par les camions gros porteurs ne couvrent que 42 p. 100 des coûts qu'ils causent à la voie publique. Bien que les camions représentent quelque 9 p. 100 du trafic routier, ils sont responsables de 25 p. 100 des coûts totaux d'entretien des routes.

L'impact sur l'industrie ferroviaire de poids lourds de plus en plus gros et d'une attribution inéquitable des coûts d'entretien des routes est malheureusement très clair dans l'Est du Canada, où le trafic marchandises des lignes ferroviaires s'oriente constamment vers les routes congestionnées. Ce sont des solutions de rechange viables, mais elles exigent une politique gouvernementale sensible et logique pour les appuyer.

L'un des nouveaux membres des associations ferroviaires, par exemple, le réseau Iron Road de 1 100 milles que l'on retrouve entre autres au Québec et en Nouvelle-Écosse, a manutentionné près de 100 000 wagonnées l'an dernier. C'est une société qui n'existait pas il y a trois ans. Elle a permis d'éviter qu'environ 275 000 chargements de camions de marchandises ne circulent sur les routes fédérales, provinciales, municipales et des États et elle a généré des économies nettes de quelque 120 millions de dollars par an en frais d'entretien des routes, et ce chiffre est conservateur.

Tout programme gouvernemental qui nuira davantage à la compétitivité des chemins de fer et des ports canadiens encouragera l'utilisation de ports américains au lieu des ports canadiens pour les exportations et réduira l'ensemble des avantages économiques pour le Canada. Tous reconnaissent qu'il y a un problème, mais on ne s'entend pas sur la façon de le résoudre.

Il nous apparaît clairement que certaines questions d'importance régionale et provinciale doivent être réglées par les paliers supérieurs du gouvernement qui reconnaîtront le rôle national que jouent les chemins de fer dans la création d'une union économique au Canada et dans l'accès à travers les provinces aux marchés national et d'exportation.

Si vous avez des questions, nous serions heureux d'y répondre.

Le sénateur Bacon: Nous entendons différents sons de cloche, soit des représentants syndicaux et des représentants des entreprises de transport. Il doit y avoir des zones grises. Peut-être pourriez-vous nous aider à éclaircir certains aspects, car j'avoue que dans certains cas, je suis perdue.

Dans leur mémoire, les TUT affirment que les chemins de fer au Canada semblent avoir adopté comme philosophie qu'il est plus économique de limiter les risques en attendant que quelque chose se produise, au lieu de dépenser pour prévenir. Qu'est-ce qui leur fait dire cela à votre avis?

M. Ballantyne: Évidemment, ils ont un point de vue, qui a beaucoup à voir avec la protection des emplois. Dans le secteur des chemins de fer, tout comme dans un grand nombre d'autres industries, nous avons vu la technologie remplacer les travailleurs. Cela se produit déjà depuis un certain temps et continuera. Ainsi, le syndicat se préoccupe plus de protéger des emplois que d'augmenter la sécurité ce que permettrait la nouvelle technologie. C'est pourtant ce que font les entreprises et la société en général.

done really through new technology. I mean, this is the way that business and society is generally going. It certainly attempts to improve safety, but largely to do it by new technology, which, in fact, is more consistent.

Senator Bacon: Not with more people.

Mr. Ballantyne: That is right — where there is clearly a place for some number of people who are well trained and properly trained and properly supervised with the right kind of instructions. And as Roger pointed out in the presentation, our industry spends substantial amounts of money on training related to safety for our employees.

Senator Bacon: On page 9, item 40 of their submission, the Brotherhood of Locomotive Engineers, who appeared before us this morning, said:

In a recent case, the Goderich and Exeter Railway, a short line railway in southwestern Ontario, part of the US conglomerate RAILTEX, had a derailment of 14 cars which were not inspected after they were re-railed and before they were inter-changed with the Canadian National. The Goderich and Exeter Railway did not notify any of the regulatory bodies of the accident nor did they notify Canadian National of the accident. This instant case was only brought to the light when the Brotherhood approached Transport Canada about the accident and the details and the results thereof. One can only imagine the catastrophic events that were possible had these cars been allowed to continue in railway operations. The Goderich and Exeter Railway was more concerned with the bottom line than safety. Clearly this is an example of where the lack of inspections and regulatory involvement have deteriorated within the industry.

How did this happen?

Mr. Ballantyne: I am not aware of the specifics of that particular accident. How long ago did that one take place?

Senator Bacon: I do not have any dates here, unfortunately.

The Chairman: Within a couple of months. How can an accident like that happen in Canada and not be known to Canadian National and The Railway Association, only to the unions? How can that happen? Senator Bacon has a good point. There has to be some kind of an answer. Who is trying to befoul who? What is going on?

Mr. Cameron: Has Goderich and Exeter been asked that question? I would be pleased to get in touch with them to —

Senator Bacon: And give us the answer?

Mr. Cameron: Yes, absolutely.

Senator Bacon: I would like you to furnish us with the proper information. It cannot be all black; and it cannot be all white. There must be some grey areas in here.

The Chairman: It would be nice to find out what is going on.

Senator Bacon: It is difficult for us sometimes to understand what we hear here.

On tente d'améliorer la sécurité mais en ayant surtout recours aux nouvelles technologies qui sont en fait plus fiables.

Le sénateur Bacon: Pas avec un plus grand nombre de personnes.

M. Ballantyne: Exactement, bien que clairement il faille un certain nombre de personnes qui ont reçu la formation voulue et qui soient bien supervisées. Comme l'a souligné Roger dans son exposé, dans notre industrie, on consacre des sommes considérables à la formation pour assurer la sécurité de nos employés.

Le sénateur Bacon: À la page 9, paragraphe 40 de leur mémoire, les représentants de la Fraternité des ingénieurs de locomotives qui comparaissaient ici ce matin, affirment:

Récemment, sur le chemin de fer Goderich et Exeter, un petit chemin de fer dans le sud-ouest de l'Ontario qui fait partie du groupe américain RAILTEX, 14 wagons ont déraillé sans qu'on les inspecte avant de les réutiliser et de les échanger avec le Canadien National. Le chemin de fer Goderich et Exeter n'a prévenu aucun organisme de réglementation de l'accident ni le Canadien National. Ce n'est que lorsque la Fraternité a cherché à se renseigner auprès de Transports Canada au sujet de cet accident, des détails et des résultats que l'affaire a été dévoilée. On ne peut qu'imaginer les événements catastrophiques qui auraient pu survenir si on avait continué à utiliser ces wagons. Le chemin de fer Goderich et Exeter se préoccupe beaucoup plus de son chiffre d'affaires que de la sécurité. C'est clairement un exemple de manque d'inspection dans une industrie où le rôle des organismes de réglementation a diminué.

Comment a-t-il pu se produire?

M. Ballantyne: Je ne suis pas au courant des détails de cet accident-là. Quand s'est-il produit?

Le sénateur Bacon: Je n'ai malheureusement pas les dates.

Le président: Il y a quelques mois. Comment un tel accident peut-il se produire au Canada sans que le Canadien National et l'Association des chemins de fer du Canada le sachent, que seuls les syndicats le savent? Comment est-ce possible? Le sénateur Bacon a raison. Il doit y avoir une réponse. Qui essaie de salir qui? Que se passe-t-il?

M. Cameron: A-t-on interrogé les représentants de Goderich et Exeter à ce sujet? Je serais heureux de communiquer avec eux afin de...

Le sénateur Bacon: Et nous transmettre la réponse?

M. Cameron: Oui, certainement.

Le sénateur Bacon: J'aimerais que vous nous fournissiez l'information juste. Ça ne peut pas être complètement noir ni complètement blanc. Il doit y avoir des zones grises.

Le président: Ce serait bien de savoir ce qui se passe.

Le sénateur Bacon: Il est parfois difficile pour nous de comprendre ce que l'on nous dit ici.

Mr. Ballantyne: I will respond to that your question, Senator Bacon, as well as to the chairman's.

That kind of an accident clearly should be reported, in several directions probably. In that instance, it should have been reported to Canadian National; the union said it was not. Now, I do not know whether Canadian National has confirmed that they were not notified of it. I would hope that the Goderich and Exeter crew would have notified Canadian National.

Senator Bacon: We met with the union after we met with CN, so we cannot know.

Mr. Ballantyne: In any event, as Roger said, we will find out the details. However, there are a couple of other things to consider, in terms of what normally happens in these cases. First of all, railways that are under federal regulation must report all such accidents to the Transportation Safety Board of Canada, without exception. Railways like the Goderich and Exeter are provincially regulated. They fall under the new Short Line Railway Act of the Province of Ontario. Under that act, there is not the same rigorous requirement to report. The Transportation Safety Board does not have jurisdiction to look into railway accidents on provincially regulated railways.

Our industry is trying to do many things. Through the RAC, we work with all railways in Canada, whether provincially or federally regulated, to make sure that everybody knows the laws and the safety rules and that they buy into the safety rules through our committee structure at the RAC.

The industry, in effect, supports and develops certain safety procedures, and we expect all our members to conform to these procedures. While we cannot force our members to adhere to the safety procedures, there is strong encouragement for them to do so. It is clearly in the interest of the whole industry that we operate safely. If there is a bad accident on a short line railway, the entire industry suffers from that. Hence, our industry is motivated to make sure that everybody, whether provincially or federally regulated, runs safely. In this regard, we make sure that the information is widely dispersed.

We have also been encouraging the federal agencies that are involved in railway regulation, in any way, shape or form, or the investigation of accidents to enter into contracts with the provincial governments to carry out the same service for them. There is real interest on the part of the federal agencies to do that. Transport Canada, whose role it is to inspect railways and ensure that they are running safely under the Railway Safety Act, have entered into formal memorandums of understanding with Ontario and, I think, Nova Scotia, and they are likely to do the same with a number of other provinces. To this end they will be inspecting provincially regulated railways based on the federal safety regime, which is enshrined in the Railway Safety Act, which incidentally is extremely good legislation.

M. Ballantyne: Je vais répondre à votre question, sénateur, ainsi qu'à celle du président.

Il faut certainement rapporter ce genre d'accident, à plusieurs instances, probablement. Dans ce cas ci, on aurait dû rapporter l'accident au Canadien National; le syndicat dit que cela n'a pas été fait. Je ne sais pas si le Canadien National a confirmé ne pas avoir été prévenu. J'ose espérer que les travailleurs de Goderich et Exeter ont prévenu le Canadien National.

Le sénateur Bacon: Nous avons rencontré les représentants syndicaux après ceux du CN et donc nous ne savons pas.

M. Ballantyne: Quoiqu'il en soit, comme l'a dit Roger, nous allons nous renseigner. Toutefois, normalement, dans de tels cas, il y a quelques autres aspects à considérer. Tout d'abord, les chemins de fer assujettis à la réglementation fédérale doivent faire rapport de tels accidents au Bureau de la sécurité des transports du Canada, sans exception. Les chemins de fer comme Goderich et Exeter sont assujettis à la réglementation provinciale. Ils sont assujettis à la nouvelle loi ontarienne sur les lignes secondaires. Cette loi ne prévoit pas les mêmes exigences rigoureuses pour ce qui est d'avertir les autorités. Le Bureau de la sécurité des transports du Canada n'a aucune compétence en matière d'enquête des accidents ferroviaires dans le cas des chemins de fer réglementés par les provinces.

Notre industrie tente de faire plusieurs choses. Dans le cadre de l'Association des chemins de fer du Canada et plus particulièrement son comité de structure, nous travaillons avec tous les chemins de fer du Canada qu'ils soient assujettis à la réglementation provinciale ou fédérale, afin de nous assurer que tous connaissent les lois et les règles de sécurité et les appliquent.

En fait, l'industrie appuie et élabore même certaines procédures de sécurité et nous nous attendons à ce que tous nos membres s'y conforment. Bien que nous ne puissions pas forcer nos membres à suivre ces procédures de sécurité, nous les y encourageons fortement. Il est manifestement dans l'intérêt de l'industrie tout entière de fonctionner dans la sécurité. Un accident grave a une incidence sur toute l'industrie. Ainsi, nous sommes motivés à nous assurer que tous les chemins de fer fonctionnent de façon sécuritaire, qu'ils sont assujettis à la réglementation provinciale ou fédérale. À cette fin, nous nous assurons que l'information est transmise à la ronde.

Nous avons également encouragé les organismes fédéraux impliqués dans la réglementation des chemins de fer, sous quelque forme que ce soit, ou dans des enquêtes d'accidents, à communiquer avec les gouvernements provinciaux afin de leur offrir de se charger des mêmes services pour leur compte. Les organismes fédéraux sont très intéressés à le faire. Transports Canada qui a la responsabilité d'inspecter les chemins de fer et de s'assurer qu'ils fonctionnent de façon sécuritaire, aux termes de la Loi sur la sécurité ferroviaire, a conclu à une entente officielle avec l'Ontario et je pense, la Nouvelle-Écosse, et fera probablement la même chose avec plusieurs autres provinces. Ainsi, le ministère fera l'inspection des chemins de fer assujettis à la réglementation provinciale en utilisant le régime de sécurité fédéral qui est prévu dans la Loi sur la sécurité ferroviaire, soit en passant, une très bonne loi.

We are encouraging the Transportation Safety Board, whose job it is to investigate accidents and incidents, as an independent agency, to enter into agreements with the provinces to investigate railway accidents and provincially regulated railways, like the Goderich and Exeter, as well.

So it is an issue that is of great concern and interest to the industry. It is an issue that we work on all the time.

The reality is that railways, like every other human endeavour, are run by people; once in a while things fall through the cracks, and all we can do is keep working on it to minimize that happening.

Senator Bacon: Are short lines regulated enough? Or do we need more regulations for short lines?

Mr. Ballantyne: No, we do not need more regulation for short lines. Canada has good legislation in this regard. In the kind of world that we are living in now, it really is world-class, leading regulation, especially on the safety side. The fact that we do have agencies, independent agencies like the Transportation Safety Board, to investigate accidents in most modes is additional overlay that should ensure that the public is well served with a safe transportation agency; that it is not left to the carriers, but that the independent agencies serve a function. And that is important. It is important to us in the business that not only are we operating safely, but also that we be seen to be operating safely, and that that can be verified by independent agencies like the TSB.

Mr. Cameron: Let me add more comment. The short lines have made it clear to the Transportation Safety Board, and others, that their preference is to be judged at the highest level of safety standard; in that way, there is no question of one province's standards being better than the next. This allows a common standard across the board. They have made it very clear that they want to be judged equally and fairly.

[Translation]

Senator Rivest: I would like to ask you a question that is more or less along the same lines as Senator Bacon's. It is difficult for a committee to know exactly what labour organizations or management are responsible for.

For example, take improvements to technology and safety; you are telling us that technology enhances safety. But employees appear before the committee and tell us that technology, which has its merits, eliminates jobs. So employees who are working and relating the incidents, whether they are right or wrong — I am not talking about any incident in particular — tell us that if things are not as safe or if there are safety problems, it is because there are fewer people, and fatigue, et cetera. It is very difficult for the committee and regulatory bodies to gauge.

Nous encourageons le Bureau de la sécurité des transports du Canada dont le rôle consiste à faire enquête sur des accidents ou des incidents à titre indépendant, à conclure des ententes avec les provinces en vue de faire enquête à la suite d'accidents ferroviaires et à superviser les chemins de fer assujettis à la réglementation provinciale, comme Goderich et Exeter.

Cette question préoccupe et intéresse énormément l'industrie. Nous y travaillons constamment.

En fait, les chemins de fer, comme toutes les autres entreprises humaines, sont exploités par des humains; une fois de temps en temps, il y a des erreurs et tout ce que nous pouvons faire, c'est de poursuivre nos efforts afin d'en réduire le nombre.

Le sénateur Bacon: Y a-t-il une réglementation suffisante des CFIL? Ou faudrait-il d'autres règlements?

M. Ballantyne: Non, nous n'avons pas besoin d'un plus grand nombre de règlements. Le Canada possède de bonnes lois dans ce domaine. Dans le monde d'aujourd'hui, il s'agit en fait d'une réglementation de premier ordre, à la fine pointe, surtout en ce qui concerne la sécurité. Le fait qu'il y a des organismes, indépendants, comme le Bureau de la sécurité des transports du Canada, qui font enquête à la suite d'accidents survenus dans la plupart des modes de transport, constitue une protection supplémentaire qui assure que le public est bien servi; on ne s'en remet pas au transporteur, mais bien à des organismes indépendants. C'est important. Pour nous aussi, il importe non seulement de fonctionner en toute sécurité, mais que cela se voie et que cela soit vérifié par un organisme indépendant comme le BST.

M. Cameron: Permettez-moi d'ajouter quelque chose. Les CFIL ont fait comprendre clairement au BST, et à d'autres, qu'ils préfèrent être jugés en fonction de la norme de sécurité la plus élevée, ainsi les normes d'une province ne sauraient être supérieures à celles de ses voisines. Il existe ainsi une norme commune partout. Ils ont clairement indiqué qu'ils souhaitent être jugés de façon équitable et juste.

[Français]

Le sénateur Rivest: Je voudrais vous poser une question qui va un peu dans le sens de ce que le sénateur Bacon a indiqué. Il est difficile pour un comité de savoir exactement quelle est la responsabilité des uns et des autres quand il s'agit d'organisations de travailleurs ou encore de la partie patronale.

Prenez, par exemple, les améliorations technologiques en regard de la sécurité. Vous nous dites que la technologie accroît la sécurité. D'un autre côté, les travailleurs viennent devant le comité et nous disent que la technologie, qui peut avoir ses mérites, fait perdre des emplois. Alors, les travailleurs qui travaillent et qui relatent des incidents, à tort ou à raison — je ne veux pas parler d'un incident en particulier — nous disent que s'il y a moins de sécurité ou s'il y a des problèmes de sécurité c'est parce qu'il y a moins de monde, de la fatigue, et cetera. C'est très difficile à jauger pour le comité et pour les organismes de réglementation.

I think that railway companies and employees are equally aware of the importance of safety for the public and of the importance of safety for people working in these corporations. Everyone is acting in good faith. There are many aspects of the regulations that come from central bodies that are quite far from what is happening in the field, on a railway line.

Why isn't safety specifically part of collective bargaining? And if it isn't possible, because it is management's right — I imagine that is what you are going to tell me — what initiatives do railway companies have in common with their employees?

For example, we were told earlier that CN had an ombudsman to protect workers, for workers' safety. And the workers told us that they were not even aware that there was an ombudsman who was appointed by the company. I imagine that they were not informed. In policy making, with the good intentions corporations and employees have to enhance safety, there seems to be a lack of communication and organization or coordination of efforts and willingness to enhance safety. Is that not your impression?

Why don't you negotiate these aspects, not all aspects, but the aspects that are essential to enhancing the safety of workers and the public in the collective agreement? In other words, workers would have a real say in setting safety standards and practices.

If this is not possible, because these are management's rights, I imagine, what initiatives do you as railway companies use to involve workers in setting and implementing safety standards?

[English]

Mr. Cameron: First of all, with regard to negotiating safety in the collective bargaining agreement, I think the position of the managers, or the management of railways is that safety is an inherent part of managing the business. It is an inherent part of managing the business, just like deciding on what capital spending will be done. The unions are not consulted when the company decides how many new locomotives to build. Safety is part of an inherent part of learning the business, and therefore it is clearly, in my view, and clearly not in the view of the unions, a management prerogative.

There is every interest in working with the employees, both organized labour and those employees that are not covered by any labour agreements, toward improved safety. There are a number of initiatives.

I am not directly an employee of Canadian National, as an employee of the Railway Association of Canada, but we get a copy of the CN's employee publication. It was announced in the CN publication, which goes to every Canadian National employee, that the ombudsman had been appointed.

Je pense qu'autant les compagnies de chemin de fer que les travailleurs sont tout aussi conscients l'un que l'autre de l'importance de la sécurité pour le public et de l'importance aussi de la sécurité pour les personnes qui travaillent au sein de ces entreprises. Chacun est de bonne foi. Il y a beaucoup d'aspects de la réglementation qui peuvent venir des organismes centraux qui sont très loin de ce qui se passe réellement sur le terrain, sur une ligne de chemin de fer.

Pourquoi cet aspect-là de sécurité ne fait pas partie des négociations de travail de la convention collective spécifiquement? Et si ce n'est pas possible, parce que c'est un droit de gérance — j'imagine que c'est ce que vous allez me dire — quelles sont les initiatives que les compagnies de chemin de fer ont en commun avec leurs employés?

Par exemple, tantôt, on nous disait que le CN avait un ombudsman pour protéger les travailleurs, pour la sécurité des travailleurs. Et les travailleurs viennent nous dire qu'il ne sont même pas au courant qu'il y a un ombudsman nommé par la compagnie. J'imagine qu'ils n'ont pas été informés. Il semble y avoir, dans la définition des politiques, avec la bonne foi que les entreprises et les travailleurs ont pour accroître la sécurité, un manque de communication et d'organisation ou de coordination des efforts et de la volonté des uns et des autres pour accroître la sécurité. Vous n'avez pas ce sentiment-là?

Pourquoi ne négociez-vous pas des éléments, pas tous les éléments, mais des éléments essentiels de l'accroissement de la sécurité des travailleurs et du public à l'intérieur des conventions collectives? Autrement dit, les travailleurs auraient une voie réelle dans la détermination des normes de sécurité et des pratiques de sécurité.

Si ce n'est pas possible, parce que ce sont les droits de gérance j'imagine, quelles sont les initiatives que vous les entreprises de chemin de fer, prenez pour associer les travailleurs dans la détermination des normes et de la mise en vigueur des normes de sécurité?

[Traduction]

M. Cameron: Tout d'abord en ce qui concerne l'inclusion de la sécurité dans les conventions collectives, je pense que pour la gestion des chemins de fer, la sécurité constitue un élément inhérent de la gestion de l'entreprise. C'est sur un pied d'égalité avec le choix des immobilisations. Une entreprise ne consulte pas les syndicats avant de décider combien il lui faut de nouvelles locomotives. La sécurité fait partie du métier et par conséquent, très clairement, à mon avis, n'est pas de la compétence des syndicats, mais une prérogative de la gestion.

Il faut travailler avec les employés, syndiqués et pas, afin d'améliorer la sécurité. Il y a d'ailleurs plusieurs initiatives en ce sens.

Comme employé de l'Association des chemins de fer du Canada, je ne suis pas employé du CN, mais nous recevons copie de la publication du CN à l'intention de ses employés. On a annoncé dans cette publication, que tous les employés du CN reçoivent, que l'on avait nommé un ombudsman.

The Chairman: Who appoints the ombudsman?

Mr. Ballantyne: The ombudsman is appointed by the company.

The other thing is that the Parliament of Canada, in its wisdom, has passed other laws that protect all workers in Canada. It is either Part II of Part III of the Canada Labour Code that governs the occupational safety and health issues, and these apply to railway workers as they apply to any other workers in Canada. So there are those overlays, as well.

In addition, the railways, in collaboration with the unions, do have safety committees, and there are safety committees in various locations across Canada, at least on the two big railways, CN and CP, and on a number of the smaller railways, as well.

And finally, I would reiterate what Roger mentioned in the presentation, and that is \$3 million study that was done over the last few years on employee fatigue for running trades employees. That study was sponsored and funded jointly by CN, CP, VIA and the Brotherhood of Locomotive Engineers. I should point out that the UTU was invited to participate in that study but declined, either financially or in any other way.

Senator Rivest: Because you believe that that is a management prerogative.

Mr. Ballantyne: Yes, it is. It is a management prerogative and the management invited the employees to participate in that one, which they declined to do.

Mr. Cameron: The benefits for the company, its employees, and their families in that process are widespread.

Just coming for a minute to the ombudsman. The individual, in particular, has very good communication skills and is very well respected by both employees and management, which played a significant role in his selection.

Senator Adams: How many different unions do you have at CN railway?

Mr. Cameron: I am not sure of the exact number at CN. The number of unions has also declined as time has gone on. We were at a meeting last week with one of the short line operators, with 55 employees, and they have seven unions and six agreements for those fifty-five employees, so the number of unions is in that order. It is about seven or eight unions. The operating unions are essentially the Brotherhood of Locomotive Engineers and the United Transportation Union; another union represents train dispatchers; the Canadian Auto Workers represent what used to be a more clerical union; another union represents track maintenance employees; and still another one represents signal maintainers.

There used to be a union for firemen and boilermakers. As the industry changes, so too does the union structure, to a significant degree.

Senator Adams: In reference to Senator Bacon's earlier question about a railway accident, what is the procedure to be

Le président: Qui nomme l'ombudsman?

M. Ballantyne: C'est la compagnie.

Il y a également le fait que le Parlement du Canada, dans sa sagesse a adopté plusieurs autres lois afin de protéger tous les travailleurs au Canada. Il s'agit soit de la partie II ou III du Code canadien du travail, qui régit la santé et la sécurité au travail. Ces dispositions s'appliquent aux cheminots, comme à tous les autres travailleurs au Canada. Il y a donc chevauchement.

En outre, les chemins de fer, du moins les deux grandes sociétés ferroviaires, le CN et le CP, ainsi que plusieurs autres plus petites compagnies, en collaboration avec les syndicats, ont en place des comités de sécurité à divers endroits, partout au Canada.

Enfin, je tiens à revenir sur ce que mentionnait Roger dans son exposé, cette étude de 3 millions de dollars, effectuée ces dernières années sur la fatigue des employés itinérants. Le CN, le CP, VIA et la Fraternité des ingénieurs de locomotive, ont financé cette étude. Je tiens à souligner que les TUT, invités à participer à l'étude, ont refusé de le faire financièrement et de quelque façon que ce soit.

Le sénateur Rivest: Parce que vous croyez que c'est une prérogative de la gestion.

M. Ballantyne: Oui. C'est une prérogative de la gestion, mais dans ce cas, la gestion avait invité les employés à participer ce qu'ils ont refusé de faire.

M. Cameron: La compagnie, les employés et leurs familles ont profiter de ce processus.

Permettez-moi de parler un instant de l'ombudsman. La personne qui a été choisie possède d'excellents talents de communication et est également très respecté par les employés et la gestion ce qui a beaucoup joué en sa faveur.

Le sénateur Adams: Combien de syndicats différents retrouve-t-on au CN?

M. Cameron: Je n'en suis pas sûr. Le nombre de syndicats a également diminué avec le temps. Nous avons assisté à une réunion la semaine dernière avec un exploitant de ligne secondaire qui a 55 employés représentés par sept syndicats qui ont conclu six conventions collectives. D'une façon générale c'est représentatif. Il y a environ sept ou huit syndicats. Parmi les syndicats d'exploitation on retrouve essentiellement la Fraternité des ingénieurs de locomotive et les Travailleurs unis des transports; il y a un autre syndicat qui représente les aiguilleurs; les travailleurs et travailleuses canadiens de l'automobile représentent les employés qui faisaient naguère partie d'un syndicat pour employés de bureau; il y a un autre syndicat qui représente les agents de la voie et un autre encore qui représente les agents d'entretien des signaux.

Il y a déjà eu un syndicat des chauffeurs de locomotive. Avec l'évolution de l'industrie, jusqu'à un certain point, la structure syndicale évolue aussi.

Le sénateur Adams: Pour revenir à la question du sénateur Bacon au sujet de cet accident ferroviaire, quelle est la procédure

followed when a railway accident occurs? Who is to be notified first? What happened in the accident earlier referred to?

Mr. Cameron: Obviously, someone knows when something like that happens, there is no question about that. What we do not know is where the information went, what was done as a result, and we have undertaken to get an answer to.

Union have varied interests. For example, when the beltpack technology was being developed, the union representing the locomotive engineers was given the opportunity to use it, and they declined. The United Transportation Union, which is another operating union, took it on as an activity that would be carried out by their members.

The Chairman: I trust you will appreciate that we have a bit of a dilemma. This is the mid-1990s. I thought we had come into the twentieth century, not to mention that the millennium is around the corner.

Our committee is not on any kind of a witch hunt; we have no axe to grind. We are a group of lay individuals. We have been stonewalled by the railways, and I do not know what you would call it from the unions, if they are not telling us the truth — and we could only assume that they are. We can only assume that you are.

What are we supposed to do? I ask this rhetorically; I am not inviting you to respond to it. I am just telling you what concerns me deeply; that is, that we wonder what we are doing here in Montreal, on a Tuesday afternoon, listening to conflicting evidence, which I can only hope is the result of a momentum that has been building since the turn of this current century, something we have not been able to get rid of yet, and that is the adversarial momentum.

I plead with you to put it somewhere in the background or you will render the work of an organization such as this, who mean only to further safety, not only useless, but also impossible to achieve.

I appreciate the role of the railway associations. I had two or three questions to ask, related to some of the conflicts here, but I am not going to ask them. I am going to wait until we have had some resolution of what I find reprehensible. For a major derailment not to have been reported is very difficult to believe; that nobody knew about it in the industry, unless you were all off on vacation, I find incredibly hard to understand. I am sure there is an explanation for it, but I find it very difficult to understand.

I have no further questions. I hope you can get the answer I am waiting for. Maybe it was reported, in which event somebody has been lying to us — and I do not take kindly to that; or perhaps they did not know themselves, perhaps they were misinformed.

Let us hope that all of this can be corrected, and corrected fairly shortly because you fellows are responsible. It is not a game; it is a very difficult task. The Canadian public want to travel, want to avail themselves of the convenience of public transit without fear.

à suivre lorsqu'un tel accident se produit? Qui doit-on prévenir d'abord? Que s'est-il produit au cours de cet accident dont on a parlé précédemment?

M. Cameron: Évidemment, quelqu'un est au courant lorsque ce genre de choses se produit, incontestablement. Nous ne savons pas à qui l'information a été donnée, ce qui a été fait suite à cette information, mais nous nous sommes engagés à nous renseigner.

Les syndicats ont des intérêts divers. Par exemple, lors de la mise au point d'une nouvelle technologie «beltpack» on a donné l'occasion au syndicat qui représentait les ingénieurs de locomotive de l'utiliser, mais celui-ci a refusé. Les Travailleurs unis des transports, un autre syndicat qui représente le personnel d'exploitation, s'est chargé de le faire pour ses membres.

Le président: Vous comprenez, je pense, que nous faisons face à un dilemme. Nous sommes au milieu des années 90. Je pensais que nous étions au XX^e siècle, sans compter que nous allons bientôt franchir le cap d'un millénaire.

Notre comité n'entreprend pas une chasse aux sorcières, nous ne défendons aucun intérêt personnel. Nous sommes un groupe de profanes. Les sociétés ferroviaires nous ont donné des réponses évasives, et que dire des syndicats, nous disent-ils la vérité... nous ne pouvons que le présumer. Nous ne pouvons que présumer que vous nous dites la vérité.

Que sommes-nous censés faire? Je le demande pour la forme; je ne vous demande pas de répondre. Je vous fais simplement part de mes préoccupations profondes; c'est-à-dire, nous en sommes à nous demander ce que nous faisons ici à Montréal, un mardi après-midi, à écouter des témoignages contradictoires qui représentent, je ne peux que l'espérer, le résultat d'une tendance qui a vu le jour au début du siècle, une tendance dont nous n'avons pas réussi à nous défaire encore, la tendance à la confrontation.

Je vous supplie de mettre cette tendance en arrière-plan, sinon vous rendrez le travail d'organismes tels que celui-ci qui n'existe que pour promouvoir la sécurité, inutile, voire même impossible.

Je comprends le rôle des associations de chemins de fer. J'avais deux ou trois questions à vous poser, sur certains des conflits, mais je ne le ferai pas. Je vais attendre d'avoir des renseignements sur quelque chose que je considère répréhensible. Il m'est très difficile de croire que l'on n'a pas fait rapport d'un déraillement important; que personne n'était au courant dans l'industrie, à moins que vous ayez tous été en vacances, c'est incroyable. Je suis sûr qu'il existe une explication, mais j'ai bien du mal à comprendre.

Je n'ai pas d'autres questions. J'espère que vous pourrez obtenir l'information que j'attends. L'accident a peut-être été signalé et dans ce cas, quelqu'un nous ment... ce que je n'aime pas; ou encore peut-être ces personnes n'étaient pas au courant, n'avaient pas été bien renseignées.

Espérons que l'on va pouvoir rectifier tout cela, et très bientôt, car vous êtes responsables. Ce n'est pas un jeu; c'est une tâche très difficile. Le public canadien veut voyager, veut pouvoir utiliser sans crainte, les transports publics. Si on ne peut pas faire

If the players cannot be believed, how can confidence in the system be maintained?

In Nova Scotia, we only have VIA anyway, so we are not — the rail is pretty much out of our lives.

When an opportunity was given to the railways, for example, to do a useful piece of safety work, they would not touch it with a ten-foot pole. I am talking about moving the garbage of 400,000 people 140 or 150 miles, whatever it is, from Halifax to Amherst by rail and then trucking it to a disposal site, rather than putting it in "death valley," Wentworth Valley of Nova Scotia — not to mention the additional number of trucks that it requires daily to do that.

Frank Barber and I went through there a week or ten days ago and counted eight to ten trucks, and five minutes behind us was a tractor trailer motor vehicle collision that tied up the highway for three and a half to four hours. I am not saying that it was a truck hauling garbage. However, an additional 20 or 30 trucks on a very deadly piece of highway —

Railways were not interested in participating in that because it was a one-of-a-kind situation; profit was their motivation.

Any further questions, colleagues?

Mr. Ballantyne: Senator, would it be possible for me to make a few more comments based on some of the —

The Chairman: We would welcome them.

Mr. Ballantyne: Just a couple of things. To go back to Senator Rivest's questions again about union and management's discussion of safety issues, the other thing I forgot to mention is that under the Railway Safety Act, which is the main legislative base for the operation of railways under federal regulation, there is a requirement, under sections 19 and 20 of that particular act, that when management promulgates or expects to introduce new safety rules, they must give organized labour a chance to consult on the safety aspects of those rules.

Those rules, after the consultation takes place, are then submitted to the Minister of Transport, who must approve those rules before they go into effect. I have taken part directly in the consultation exercises on a number of these safety rules myself, a process that has been, for the most part, very effective. There is good will in the room.

To take the chairman's point about the adversarial approach, clearly collective bargaining, almost by definition, is adversarial, and one of the things that we have been able to do in the consultation process, under the Railway Safety Act, is to remove, to some extent, the adversarial nature of that consultation.

Changes to some rules that have been drafted by management have come about as a result of the input of organized labour. That has happened in a number of cases. I would think that representatives of BLE and UTU, and probably the Canadian Auto Workers, who also represent the people who fix locomotives

confiance aux fournisseurs, comment peut-on maintenir la confiance dans le système?

En Nouvelle-Écosse, nous n'avons que VIA, donc nous ne sommes pas... le chemin de fer a plus ou moins disparu de nos vies.

Lorsque l'on a donné l'occasion aux chemins de fer de faire quelque chose d'utile, ils n'étaient pas intéressés du tout. Je parle du transport des ordures de 400 000 personnes sur 140 ou 150 milles, de Halifax à Amherst par train et ensuite par camion jusqu'au site d'enfouissement au lieu d'accumuler ces ordures dans la vallée Wentworth en Nouvelle-Écosse, la vallée de la mort — sans compter le nombre accru de camions que cela exige quotidiennement.

Frank Barber et moi-même sommes passés par là il y a une semaine ou 10 jours, et nous avons compté huit ou 10 camions et à cinq minutes derrière nous, il y a eu un accident de camion-remorque qui a bloqué la circulation pendant trois heures et demie à quatre heures. Je ne dis pas que ce camion transportait des ordures. Toutefois, 20 ou 30 camions de plus sur un tronçon de route très dangereux...

Les chemins de fer n'étaient pas intéressés à ce transport parce qu'il s'agissait d'une situation sans lendemain; ce sont les profits qui les motivent.

Avez-vous d'autres questions, collègues?

M. Ballantyne: Sénateur, puis-je faire encore quelques commentaires à la suite de...

Le président: Nous en serions heureux.

M. Ballantyne: Quelques points seulement. J'aimerais revenir aux questions du sénateur Rivest sur les discussions entre les syndicats et la gestion, des questions de sécurité, j'ai oublié de mentionner qu'aux termes de la Loi sur la sécurité ferroviaire, la principale loi qui régit le fonctionnement des chemins de fer assujettis à la réglementation fédérale, aux termes des articles 19 et 20, il faut, lorsque la gestion instaure ou projette d'introduire de nouveaux règlements de sécurité, qu'elle donne la possibilité aux travailleurs syndiqués de participer à des consultations sur l'aspect sécuritaire de ces règlements.

Après les consultations, ces règlements sont présentés au ministère des Transports qui doit les approuver avant leur entrée en vigueur. J'ai participé directement à ce genre de consultations, à plusieurs reprises, et j'estime que dans l'ensemble, c'est très efficace. La bonne volonté règne dans ce genre de consultations.

Pour revenir sur ce que disait le président au sujet de la confrontation, manifestement, presque par définition, la négociation collective repose sur la confrontation et nous avons pu justement grâce au processus de consultations prévu dans la Loi sur la sécurité ferroviaire, éliminer jusqu'à un certain point, ce genre de confrontation.

Les modifications aux règlements préparées par la gestion sont le résultat de la participation des syndicats. Cela s'est produit à plusieurs reprises. J'imagine que les représentants du FIL et des TUT et probablement ceux des travailleurs canadiens de l'automobile qui représentent les employés qui réparent les

and freight cars, the maintenance workers, would comment on that as well.

The only other comment I would make — the last comment I would like to make — again based on your concern about being stonewalled and getting conflicting views, and to some extent that is understandable, is that there is an independent scorekeeper, and the independent score keeper is the Transportation Safety Board. The TSB do not keep statistics on provincially regulated railways, but they do keep them on federally regulated railways.

To this end and with respect to employee safety, the average number of employee fatalities from 1991 to 1995 was four; 1995, three; last year, a bad year, there were seven. That is seven, three and four people too many.

Our objective each year is no fatalities, and we have not quite reached that yet. There is a strong push on the part of railway managers, as well as the unions, to have a zero-fatality-rate year among our employees; as well, we clearly want to bring down the number of deaths at crossings and those that occur as a result of trespassing.

In terms of the role of the TSB, they investigate accidents in rail, aviation, marine, and pipeline. There are more people killed and injured in motor vehicle accidents in Canada than all other modes combined. The Transportation Safety Board has no role in investigating accidents in the highway mode. Our recommendation to the Parliament of Canada and to the senior bureaucrats in Transport Canada is that the Transportation Safety Board, should changes in legislation to the TSB come about, should have included within its mandate interprovincial commercial transport — interprovincial buses and trucks. That would probably do as much or more to enhance the safety of the Canadian public than almost anything else than could be done.

The Chairman: You had a couple of good answers to our dilemma, which will get you two brownie points.

Thank you very much, gentlemen.

We now have Don Campbell, Brian James, and Georges Mokbel from the Rubber Association of Canada.

Please proceed, gentlemen.

Mr. Brian James, Ex-President, Rubber Association of Canada: I will make the general statement, and then we can go from there. My name is Brian James, as your chairman said. I retired at the end of December 1996 from the position of the President of the Rubber Association of Canada, which position I held for the last 12 years. Prior to that, I held a variety of positions with the Dunlop Rubber Company, including that of President of Dunlop Canada and Vice-President of the Americas, which is to say North and South. In all, in fact, I have spent 44 years in the tire manufacturing business. It is for this reason that I have been asked by the association to come back from my brief retirement, so far, and make this presentation to you.

locomotives et les wagons de marchandises, les employés chargés de l'entretien, voudraient donner leur opinion à ce sujet aussi.

La seule autre chose que j'aimerais dire — mon dernier commentaire — à la suite également de ce que vous avez dit au sujet des réponses évasives et des points de vue divergents, jusqu'à un certain point, c'est normal, puisqu'il y a un marqueur indépendant, soit le Bureau de la sécurité des transports du Canada. Le BST ne garde pas de données statistiques sur les chemins de fer assujettis à la réglementation provinciale, mais il le fait pour les chemins de fer fédéraux.

Justement, en ce qui concerne la sécurité des employés, le nombre moyen des accidents mortels de 1991 à 1995 était de quatre employés; en 1995, il y en a eu trois; et l'an dernier, une mauvaise année, il y en a eu sept. Cela donne sept, trois et quatre de trop.

Notre objectif, chaque année, c'est qu'il n'y en ait aucun, ce que nous n'avons pas encore réussi à faire. Les gestionnaires ainsi que les syndicats des chemins de fer exercent de fortes pressions afin d'avoir une année sans un seul accident mortel parmi nos employés; nous voulons également réduire le nombre de morts aux passages à niveau et le nombre de morts par suite d'intrusion.

En ce qui concerne le rôle du BST, il fait enquête sur les accidents ferroviaires, maritimes, aériens et de pipeline. Un plus grand nombre de personnes sont tuées et blessées dans des accidents de voiture au Canada que pour tous les autres modes de transports confondus. Le Bureau de la sécurité des transports du Canada n'est pas responsable des enquêtes des accidents de la route. Nous recommandons au Parlement du Canada et aux cadres supérieurs de Transports Canada de modifier la loi afin que le BST se voie confier la responsabilité du transport commercial interprovincial — les autobus et les camions interprovinciaux. Cette mesure augmenterait autant sinon plus la sécurité des Canadiens, que toute autre mesure.

Le président: Vous nous avez donné quelques bonnes réponses ce dont je vous félicite.

Merci beaucoup, messieurs.

Maintenant, nous accueillons Don Campbell, Brian James et Georges Mokbel de l'Association canadienne de l'industrie du caoutchouc.

Je vous en prie, messieurs.

M. Brian James, président sortant, Association canadienne de l'industrie du caoutchouc: Je vais d'abord faire un exposé d'ordre général, et ensuite nous verrons. Je m'appelle Brian James, comme l'a dit votre président. Je me suis retiré du poste de président de l'Association canadienne de l'industrie du caoutchouc à la fin du mois de décembre 1996 après 12 ans. Auparavant, j'ai occupé divers postes chez Dunlop Rubber, y compris celui de président de Dunlop Canada et vice-président des Amériques, c'est-à-dire de l'Amérique du Nord et de l'Amérique du Sud. En fait, j'ai passé 44 ans dans le domaine de la fabrication des pneus. Voilà pourquoi l'association m'a demandé d'abandonner ma brève retraite et de venir vous faire cet exposé.

My companions today are Don Campbell, my successor as President of the Rubber Association, who came to that position from Industry Canada. Nevertheless, he is very familiar with the tire manufacturing business because he was our contact at Industry Canada for a number of years, and we worked with him very closely. Also with me is Georges Mokbel from the Michelin Company, who is a member of our tire technical committee.

We are here, I think as you know, as volunteers, at our own expense, with a view to trying to help you with your enquiries and to bring you up to date on any matters concerning tire manufacture and tire quality that may interest you. I should explain at the outset that although I have a close familiarity with tire construction and performance in a general sense, I am not a tire technical expert, as such. I am prepared to talk about truck tire performance and truck tire safety from the manufacturer's standpoint, but the matter that seems to have attracted the most attention in the media, however, is that of truck wheels coming loose. To this end, I should explain that I have no experience with wheels or with wheel maintenance. Hence, my comments will be limited to tire maintenance and tire performance.

In reviewing the transcripts of the hearings to date, one notes indicate that there have been a number of comments about tire quality. There have been some suggestions that tires can blow up. I believe that there may be some serious misunderstandings and misconceptions here.

I should explain that tires are made to conform strictly with the quality standards laid down in the Motor Vehicle Safety Act. These Canadian standards are, in practice, international standards, since they are identical with the U.S. Department of Transport standards, which have been adopted by all the major industrial countries in the world. In practice, no new tire is allowed to be sold in North America unless manufactured according to these international quality standards, and each new tire must bear the Department of Transport number which shows the factory where it was made.

Each manufacturer is responsible for ensuring that his product meets or exceeds these minimum standards. Nonetheless, they may be tested at random by Transport Canada and by the U.S. authorities, or indeed by authorities in other countries. If sample tires so tested fail to pass the test, Transport Canada has the authority to demand that the manufacturers institute a recall of the entire production run in question.

However, to my knowledge, there has been only one recall of medium-heavy truck tires in Canada in the last 12 years. I mention 12 years only because that is the period of time that I was with the Rubber Association. In 1990, one manufacturer instituted a voluntary recall, which is to say it was not at the behest of any government authority, on a single line of truck tires which were manufactured in Spain. This was as a precautionary measure because of a suspected manufacturing defect. The majority of the line was successfully retrieved. Having checked with Transport Canada, I have been assured that at present they have absolutely no evidence that new truck tire quality is of any concern. In effect the quality of tires, period, is virtually a non-issue at Transport Canada.

Je suis accompagné aujourd'hui de Don Campbell, mon successeur à la présidence de l'Association qui vient d'Industrie Canada. Néanmoins, il connaît très bien le secteur de la fabrication des pneus puisqu'il était notre contact pendant de nombreuses années à Industrie Canada et que nous avons travaillé en très étroite collaboration avec lui. Il y a aussi Georges Mokbel de la compagnie Michelin, membre de notre comité technique.

Nous sommes ici, vous le savez sans doute, comme bénévoles, à nos propres frais, afin de vous aider dans votre examen et de faire le point sur tout ce qui touche la fabrication des pneus et la qualité des pneus. Je me dois de préciser, dès le départ, que bien que je connaisse très bien, d'une façon générale, la fabrication et la performance des pneus, je ne suis pas technicien. Je suis disposé à vous parler de la performance des pneus de camions et de la sécurité des pneus du point de vue du fabricant, mais ce sont les roues qui se détachent qui semblent avoir le plus retenu l'attention des médias. Je dois donc expliquer que je ne connais rien aux roues ni à leur entretien. Ainsi, je vais me limiter, dans mes propos, à l'entretien et à la performance des pneus.

En relisant les procès-verbaux des réunions qui ont eu lieu jusqu'à présent, on constate qu'à plusieurs reprises, il a été question de la qualité des pneus. On a laissé entendre à quelques reprises que les pneus pouvaient exploser. Je pense qu'il y a peut-être là de graves malentendus et de fausses idées.

Je dois préciser que les pneus sont fabriqués strictement selon les normes de qualité prévues dans la Loi sur la sécurité des véhicules automobiles. Ces normes canadiennes sont, en fait, des normes internationales, puisqu'elles sont identiques aux normes du Département américain des transports qui ont été adoptées par les principaux pays industrialisés du monde. En fait, aucun nouveau pneu ne peut être vendu en Amérique du Nord à moins d'avoir été fabriqué selon ces normes de qualité internationales et chaque nouveau pneu doit porter un numéro du Département des transports correspondant à l'usine où il a été fabriqué.

Chaque fabricant doit s'assurer que son produit satisfait aux normes minimales, ou les dépasse. Le produit peut tout de même être testé au hasard, par Transports Canada ou son homologue américain ou les autorités d'un autre pays. Si l'échantillon de pneus ainsi mis à l'essai n'est pas conforme aux normes, Transports Canada a le pouvoir de demander que les fabricants rappellent toute la série de production dont ils proviennent.

Que je sache, il n'y a eu au Canada qu'un seul rappel de pneus de camion moyens depuis 12 ans. Je remonte à 12 ans parce que c'est à cette époque que je suis devenu membre de l'Association. En 1990, un fabricant a procédé à un rappel volontaire, c'est-à-dire non demandé par un gouvernement, pour une seule série de pneus de camions fabriqués en Espagne. C'était une mesure de prudence, parce qu'on craignait un défaut de fabrication. Le gros de cette série a pu être récupéré. J'ai vérifié auprès de Transports Canada, et on m'a dit qu'actuellement, rien ne peut susciter de craintes quant à la qualité des pneus neufs de camions. En fait, la qualité des pneus ne préoccupe personne à Transports Canada.

Furthermore, I should tell you that the tire technical committee of the Rubber Association of Canada has been in the habit of meeting with Transport Canada officials twice a year, in May and November, to review matters concerning tire safety and tire quality. No incidents of truck tire safety were dealt with. My successor has likewise encountered no quality problems, despite almost 20 years exposure to the tire industry.

The record for truck tire safety, be they new tires or retreaded tires, is extraordinarily high. Most medium truck tires have a steel casing, which is very strong, and will, with proper care and maintenance, frequently take two retreads in addition to its first life. Average life expectancy for the original tread on a truck tire used on driving wheels can be as high as 500,000, and on trailing wheels can vary between 200,000 and 400,000 kilometres.

On the steering axle, the tread life is of course less, averaging between a 150,000 and 200,000 kilometres. I must emphasize that the biggest single problem with any tire, new or retreaded, is lack of proper inflation. Essentially the vehicle rides on a pneumatic cushion of air, and the tires provide the envelope to hold that air. If there is insufficient pressure, then the side wall of the tire will flex excessively, causing a build up of a heat, which could result in a failure of the side wall plies and create a situation where the tire fails or disintegrates. Tires must be checked regularly for minimum inflation.

Serious overloading of the tire creates the same kind of condition with the same sort of results, that is, the possible destruction of the tire in service. Casing failure from manufacturing defects are rare. In fact, most new truck tire are factory X-rayed before being released to inventory. Casing breakdown from under-inflation or overloading is by far the most common cause of tire failure.

With the exception of the steering axles, most truck tires are fitted as duals, which means that if one tire deflates, the one that is carrying on will carry double the load. On the one hand, this means that the vehicle is able to continue its journey, but clearly the ongoing tire is liable to be damaged by the excess weight it is carrying. The driver may, of course, be unaware of the failure.

Unfortunately, some drivers, even those who are aware of the failure, decide to go on to the nearest truck stop where it is more convenient to handle the tire changeover. In certain cases it may, in fact, be safer to carry on to the truck stop than to change a tire on the side of the road.

In either case, what happens is that the damaged tire is dragged along and it is this action that causes pieces to break off and the tire to disintegrate. Despite this, I am not aware of any incident when a tire piece coming off actually caused an accident or caused any damage.

Clearly this is a possibility, and I do not pretend to be aware of any incident of tire failure. Nonetheless, no complaints of this particular kind have ever reached me. Certainly a tire failure problem does not compare with that which occurs when a wheel comes off. I should emphasize that passenger and truck tire

En outre, je dois vous dire que le comité technique sur les pneus de notre association a l'habitude de rencontrer deux fois par année, en mai et en novembre, les responsables de Transports Canada pour parler de questions se rapportant à la sécurité et à la qualité des pneus. On n'y a pas parlé d'incidents relatifs à la sécurité des pneus de camion. Mon successeur n'a pas non plus entendu parler de problèmes relatifs à la qualité, même s'il est dans l'industrie du pneu depuis 20 ans.

La sécurité des pneus de camions, qu'il s'agisse de pneus neufs ou rechapés, est extrêmement bonne. La plupart des pneus de camions moyens ont un bandage d'acier, qui est très résistant et qui, avec un entretien adéquat, peut être rechapé deux fois, après son usure initiale. La durée de vie utile de la bande de roulement d'origine d'un pneu de camion est de 500 000 km, pour les roues motrices et de 200 000 à 400 000 km, pour les roues porteuses.

Sur l'essieu directeur, la bande de roulement s'use plus vite, après 150 000 à 200 000 km, en moyenne. Je dois insister sur le fait que la pression est le principal problème de tout pneu, nouveau ou rechapé. Le véhicule roule en fait sur un coussin d'air pneumatique, dont les pneus sont l'enveloppe. Si la pression est insuffisante, les parois du pneu se courbent excessivement, causant une accumulation de chaleur, pouvant elle-même résulter en une défaillance des plis des parois et, peut-être, une défaillance ou la destruction du pneu. La pression des pneus doit être vérifiée régulièrement.

Une grave surcharge du pneu crée le même problème et les mêmes résultats, c'est-à-dire la destruction du pneu pendant que roule le véhicule. Il est rare qu'un défaut de fabrication cause une défaillance du bandage. En fait, la plupart des pneus de camions neufs sont inspectés aux rayons X à l'usine, avant de passer à l'inventaire. La cause de la plus courante de la défaillance du pneu est la destruction du bandage causé par un gonflage insuffisant ou une charge excessive.

À l'exception des pneus des essieux directeurs, la plupart des pneus de camion sont montés en tandem, ce qui signifie que si l'un d'eux se dégonfle, l'autre portera à lui seul le double de sa charge. Cela signifie que le véhicule peut poursuivre sa route, mais aussi que le pneu qui porte une double charge sera endommagé par cet excès de poids. En outre, le camionneur peut ne pas se rendre compte de la défaillance.

Malheureusement, certains camionneurs, même s'ils sont au courant de la défaillance, décident d'attendre au prochain relais routier, où il sera plus pratique de changer de pneu. Dans certains cas, en effet, il est peut-être plus sûr de rouler jusqu'au prochain arrêt que de changer un pneu sur l'accotement.

De toute façon, le pneu endommagé est traîné et il se désintègre et des morceaux s'en détachent. Malgré cela, que je sache, il n'y a pas eu d'incidents où un morceau de pneu s'étant détaché, a causé un accident ou des dommages.

Il est clair que c'est possible, mais je dis que je ne suis pas au courant d'un incident pareil. Aucune plainte de ce genre ne s'est rendue jusqu'à moi. Un problème de défaillance de pneu ne se compare pas avec ce qui se produit lorsqu'une roue se détache du véhicule. J'insiste sur le fait que la qualité des pneus de voiture et

quality have steadily improved over the past the past 30 years. The invention and the development of the tubeless steel-belted radial for passenger and tubeless steel casing and belted radial for truck tires has increased tire mileage by some 300 per cent; it has also substantially reduced tire failure. Tire blowouts, as such, were basically a product of a tube-type bias era. When a tube was under pressure and suddenly was deflated, it tended to blow out.

Think of it in terms of a balloon, the rubber is stretched, which is quite different from an inner liner within a tire. Ninety-three per cent of truck tires today are tubeless, and while they may deflate, either slowly or quickly, or disintegrate from being run flat, the fact is that they do not explode in the manner that some tube-type tires did in the past.

Incidentally, in terms of the 93 per cent I mentioned, I do not have actual figures, but I believe that the 7 per cent would be speciality tires, the type used on off-road applications; very few would still be used on on-road applications. I believe that if you check these facts out with the Road Safety Directorate of Transport Canada or with the United States Department of Transport, you will appreciate that truck tire quality has really never been so high, and incidents of truck tire failure attributable to manufacturing defects have never been so low.

I should also point out that the Canadian rubber tire manufacturing industry has, since free trade, been rationalized with U.S. production and is now really part of a North American industry. There is only one manufacturer making medium truck tires here in Canada, the type of truck tires that we are talking about. About 80 per cent of tires manufactured in Canada are exported; about 80 per cent of the tires sold in Canada are made either in the United States or overseas. The tire manufacturing industry is nonetheless an export-orientated industry, and we still sell overseas more tires than we import. The reason for this rationalized exchange of product is that it leads to long runs of a small number of sizes in any one factory, and those are exchanged with other sizes made by the same manufacturers with factories in the United States or elsewhere.

In the tire manufacturing industry, it is a matter of record that long runs not only result in better cost, because of less down time with the machinery, but also result in better quality because of the consistency of production process. The tire manufacturing industry is, however, a global one. The three manufacturers who actually make tires in Canada are the three largest producers in the world. Although this is a highly competitive industry —

The Chairman: Who are those three?

Mr. James: The three are Michelin, Goodyear and Bridgestone Firestone.

Senator Rivest: Which is the best?

Mr. James: I cannot answer that question; however, without doubt they are the three biggest. They have factories all over the world, including North and South American, Europe, and Asia. Although it is a highly competitive industry, quality of product is of paramount importance.

de camion n'a cessé de s'améliorer depuis 30 ans. L'invention et la mise sur le marché des pneus radiaux ceinturés d'acier sans chambre à air, pour les véhicules de tourisme, et les pneus radiaux ceinturés et bandés d'acier pour les camions, a augmenté la durabilité des pneus de 300 p. 100 et a substantiellement réduit le nombre de défaillances des pneus. Les éclatements sont typiques de l'époque où les pneus avaient des chambres à air. Lorsqu'une chambre à air sous pression était soudainement décomprimée, elle avait tendance à éclater.

Pensez à un ballon: le caoutchouc est étiré, ce qui est bien différent du revêtement intérieur d'un pneu. Actuellement, 93 p. 100 des pneus de camion sont sans chambre à air et ils peuvent se dégonfler, lentement ou rapidement, ou se désagréger à force de rouler à plat, mais ils n'explorent pas comme les pneus à chambre à air le faisaient autrefois.

En passant, au sujet du chiffre de 93 p. 100 que je viens de mentionner, je n'ai pas les chiffres exacts, mais je crois que le reste, soit 7 p. 100, représentait des pneus spécialisés, utilisés hors route; très peu d'entre eux sont des pneus de route. Je crois que si vous faites les vérifications nécessaires auprès de la Direction générale de la sécurité routière de Transports Canada ou auprès du Département américain des transports, vous constaterez que la qualité des pneus des camions n'a jamais été aussi bonne et que les cas de défaillance des pneus attribuable à des défauts de fabrication n'ont jamais été si rares.

Je dois faire remarquer que l'industrie canadienne du pneu a été rationalisée avec la production américaine depuis le libre-échange et qu'elle fait maintenant partie d'une industrie nord-américaine. Au Canada, il n'y a qu'un seul producteur de pneus de camion de taille moyenne, le genre de pneu dont nous parlons. Environ 80 p. 100 des pneus produits au Canada sont exportés; environ 80 p. 100 des pneus vendus au Canada sont fabriqués aux États-Unis ou outremer. L'industrie de fabrication de pneus est une industrie exportatrice et nous vendons plus de pneus à l'étranger que nous n'en importons. On a rationalisé les échanges de produits afin que les usines produisent de forts volumes d'un nombre restreint de tailles de pneus, à échanger avec des pneus d'autres tailles, produits par la même entreprise, dans des usines américaines ou étrangères.

Dans l'industrie du pneu, il est prouvé que des séries de forts volumes coûtent moins cher, notamment en temps de réglage des machines, tout en offrant une meilleure qualité, étant donné l'uniformité du procédé de production. L'industrie du pneu est toutefois une industrie de taille internationale. Les trois fabricants de pneus au Canada sont les trois plus grands producteurs mondiaux. Même s'il s'agit d'une industrie très concurrentielle...

Le président: Qui sont ces trois principaux producteurs?

M. James: Michelin, Goodyear et Bridgestone Firestone.

Le sénateur Rivest: Lequel est le meilleur?

M. James: Je ne peux pas vous répondre. Mais il reste qu'il s'agit des trois plus grands. Ils ont des usines partout dans le monde, y compris en Amérique du Nord et du Sud, en Europe et en Asie. Même si la concurrence est serrée dans notre industrie, la qualité du produit est essentielle.

There are a number of other considerations which influence the operation of trucks on Canadian highways, and hence safe tire and wheel practices. There is rapidly increasing truck traffic on the highways due to the cost and convenience of delivery, the ability to deliver door to door, and the flexible scheduling, et cetera, offered by trucks. The arrival of NAFTA, coinciding with a generally low Canadian dollar, has increased the volume of north-south traffic and with it an increased availability of dead-head capacity at cheap rates.

A empty load returning to Chicago from Montreal is always willing to drop a load in Toronto or Buffalo on the way. Deregulation of the trucking industry in both Canada and the United States has inspired brutal competition. I am aware of one shipper who is paying the same rates today, for large volume shipments between Canada and the States, as it did in 1984, despite a corresponding increase in the CPI exceeding 20 per cent.

Within the context of deregulation, a 1988 federal-provincial accord on the implementation of a common safety code for carriers has not proceeded as far or as effectively as it might have. In fact, it may be proving to be inadequate to deal with the trucks safety issue. As you no doubt know, at the federal level there is jurisdiction over new vehicle manufacturing standards, including tires; the provinces have jurisdiction over operational standards. Cut-backs at both levels of government, and apparent inconsistent adaptation on the part of affected bureaucracies, may also be adding to the problems.

Although yet unproved, there seems to be a correlation between lower temperatures and wheel axle failures. On the other hand, it may simply reflect an increasing incidence of potholes in low temperature situations. The growth of vehicular traffic in Canada has far outstripped the construction and maintenance of our highways. The TransCanada highway system is still a 1967 standard, two-lane thoroughfare through most of Northern Ontario and the Maritimes, despite significantly increased traffic density, particularly that of truck traffic.

The abandonment of many railway branch lines in Western Canada, and the entire CPR main line east of Sherbrooke, may also be seen as a contributing factor. Poor maintenance and inspections on the part of some truck operators are certainly a key to the problem of tire failure. On the other hand, there is obviously much more to the issue of road safety than simply truck tires.

I hope that that has been of help to you, and I would be very happy to answer any questions you may have.

[Translation]

Senator Rivest: You emphasized that the industry has improved the quality of its products considerably, but in your brief, you list a host of considerations on usage, like mileage, verifying how inflated tires are, etc. In the trucking industry — I

Il y a un tas d'autres considérations qui influent sur la circulation des camions sur les routes canadiennes, dont les pratiques relatives à la sécurité des roues et des pneus. Il y a de plus en plus de camions sur nos routes, à cause du coût de ce mode de transport, de la commodité de la livraison chez le destinataire, de la flexibilité des horaires, etc. L'avènement de l'ALÉNA, qui a coïncidé avec un dollar canadien dont le taux de change était généralement faible, a fait croître le volume du trafic Nord-Sud et a augmenté la disponibilité des camions en retour à vide à faible tarif.

Un camion de Chicago revenant de Montréal à vide est toujours disponible pour une livraison à Toronto ou à Buffalo, en chemin. La déréglementation de l'industrie du camionnage au Canada et aux États-Unis a alimenté une féroce concurrence. Je connais un expéditeur qui paie les mêmes tarifs aujourd'hui qu'en 1984 pour un fort volume de marchandises expédiées entre le Canada et les États-Unis, et cela, malgré une augmentation de plus de 20 p. 100 de l'IPSO pour la même période.

Dans le contexte de la déréglementation, un accord fédéral-provincial de 1988 sur la mise en oeuvre d'un code de sécurité uniforme pour les transporteurs n'a pas été aussi loin qu'il aurait pu. D'ailleurs, on constatera peut-être qu'il est inutile de traiter de la question de la sécurité des camions. Comme vous le savez sans doute, au fédéral, on a compétence sur les normes de fabrication des nouveaux véhicules, y compris les pneus. Les provinces ont compétence en matière des normes fonctionnelles; des compressions aux deux niveaux de gouvernement et une adaptation apparemment incohérente de la part des bureaucraties intéressées, peuvent contribuer aux problèmes.

Ce n'est pas encore prouvé, mais il semble y avoir une corrélation entre les basses températures et la défaillance des essieux. Il se pourrait que cela corresponde simplement à l'augmentation des nids de poule sur nos routes, par basse température. La croissance du trafic de véhicules au Canada a de beaucoup dépassé la capacité de construction et d'entretien de nos routes. L'autoroute transcanadienne est toujours conforme aux normes de 1967, c'est-à-dire une route principale à deux voies reliant presque tout le nord de l'Ontario aux Maritimes, malgré une augmentation importante du volume de véhicules, particulièrement de camions.

L'abandon de nombreux tronçons de chemin de fer dans l'Ouest du Canada, et de toute la ligne principale du Canadien Pacifique à l'est de Sherbrooke peut aussi avoir contribué aux problèmes. Un mauvais entretien et des inspections peu fréquentes chez certaines compagnies de camionnage sont certainement des causes importantes des défaillances de pneus. Par ailleurs, la sécurité des routes est manifestement un facteur plus important que les pneus de camion.

J'espère que cela vous sera utile et je répondrai volontiers à toutes vos questions.

[Français]

Le sénateur Rivest: Vous avez insisté pour dire que l'industrie a amélioré considérablement la qualité de ses produits. Par contre, dans votre mémoire, vous indiquez une foule de considérations sur l'usage qu'on en fait comme le millage, la vérification du

do not suppose that costs increased considerably as tire performance or resistance improved — there is the inspection issue. Truckers have a logbook, as they call it, to log the time they put in. Is this logbook under provincial jurisdiction?

Mr. Campbell: I don't know.

Senator Rivest: Take Quebec for example. Mr. Brassard, the Minister of Transport, announced much stricter regulations for trucks, for mechanical and tire inspections. You, as producers, set the standards; you mentioned that, but who verifies them? Who informs companies so that they don't abuse or push them to the limit? There is no one who verifies that? Do provincial inspectors verify tire mileage?

Mr. Georges Mokbel, Manager, Product Engineering, Michelin Tires Canada Ltd.: Not the mileage, but mainly the speed. For mileage, there is a point where the tire wears — especially in Canada because of the traction needed for the snow — where we automatically remove the tires 30 per cent earlier than our American neighbours.

Senator Rivest: Is there an organization of some kind that forces the owner of a truck or a fleet of trucks to change the tires? I ask you that because you see an incredible amount of tires on Highway 20 between Quebec and Montreal, for example. It is not only dangerous for truckers, but also for other drivers.

We know that in transport, they do almost everything they can to get around the regulations, whether it be the logbooks or something else. I imagine that for tires, fleet owners put trucks on the road even if they know that the tires are more worn than what manufacturers' standards recommend, don't they?

Mr. Mokbel: I do not think so, because they are very aware that they must —

Senator Rivest: Does it cost more when the tires are bad, because gasoline costs go up?

Mr. Mokbel: Not only because of that; if there is a tire problem, the trucker must stop along the way and call his pickup; he has to call someone to change the tires, so he is delayed. With today's competition, they are even satellites monitoring each truck to know exactly where it is so that it can be contacted for another load. So vehicle maintenance is very tightly controlled.

Senator Rivest: Manufacturers' standards are obviously under federal jurisdiction, that is clear. It has been determined.

Mr. Mokbel: Yes, that is correct.

Senator Rivest: However, I assume that the provinces are responsible for tire verification standards. Since it is a provincial responsibility, it can vary from one province to another as it

gonflement des pneus, et cetera. Concernant l'industrie du camionnage — je suppose que les coûts n'ont pas considérablement augmenté en même temps que la performance des pneus ou la résistance des pneus — il y a la question de la vérification. Les camionneurs ont un «logbook», comme ils l'appellent, pour y inscrire le temps qu'ils font. Est-ce que ce «logbook» est de juridiction provinciale?

M. Campbell: Je ne sais pas.

Le sénateur Rivest: Prenez par exemple au Québec, actuellement, le ministre des Transports, M. Brassard a annoncé une réglementation beaucoup plus sévère de la conduite des camions, pour la vérification de la mécanique et des pneus. Vous, les producteurs, établissez des standards, vous en avez fait mention, mais qui vérifie cela? Qui informe les compagnies afin qu'elles n'abusent pas, qu'elles ne poussent pas au maximum l'utilisation? Il n'y a personne qui vérifie cela? Est-ce que les inspecteurs provinciaux vérifient le millage sur un pneu?

M. Georges Mokbel, gérant, Produit d'ingénierie, Pneus Michelin (Canada) Ltée: Pas le millage, mais c'est surtout la vitesse. Pour le millage, on arrive à un moment, quand le pneu s'use — surtout au Canada, à cause de la traction dont on a besoin pour la neige —, où automatiquement, nous retirons des pneus 30 p. 100 plus tôt que nos voisins américains.

Le sénateur Rivest: Est-ce qu'il y a un organisme quelconque qui oblige le propriétaire d'un camion ou d'une flotte de camions à changer ses pneus? Je vous dis cela parce que c'est incroyable le nombre de pneus éclatés qu'on voit, par exemple, sur la Route 20 entre Québec et Montréal. C'est dangereux non seulement pour les conducteurs de camions mais également pour les usagers de l'automobile.

On sait que dans le domaine des transports, ils font à peu près tout ce qu'ils peuvent pour contourner la réglementation, que ce soit les «logbooks» ou autres. Et j'imagine que, pour les pneus, les propriétaires des flottes de transport mettent les camions sur la route même s'ils savent que les pneus ont dépassé les normes du manufacturier, non?

M. Mokbel: Je ne pense pas, parce qu'ils sont très conscients qu'ils doivent...

Le sénateur Rivest: Il en coûte plus cher quand il y a des mauvais pneus, parce que cela coûte plus en essence?

M. Mokbel: Pas seulement pour cela, s'il y a un problème de pneu le camionneur doit s'arrêter au milieu du chemin, il doit appeler son «pickup», il faut appeler quelqu'un pour changer les pneus, donc il y a un retard. Et aujourd'hui, avec la compétition, il y a même des satellites autour de chaque camion pour savoir exactement où il est pour qu'on puisse le contacter pour avoir un autre chargement. Donc, il y a un contrôle très serré pour l'entretien des véhicules.

Le sénateur Rivest: La juridiction fédérale évidemment établit les normes pour les fabricants, cela est clair, c'est déterminé.

M. Mokbel: C'est cela, oui.

Le sénateur Rivest: Mais ce sont les provinces à travers le Canada qui gèrent, je présume, l'application des normes de vérification des pneus. Étant donné que ce sont les provinces, cela

probably varies from one state to another for international transportation, in the same way law books and regulations vary.

Mr. Mokbel: I have seen fines that the police or Transport Canada inspectors have given when a disk is used on the speedometer.

Mr. Campbell: The tattletale.

Mr. Mokbel: Using this disk, they can see if the vehicle was driven at 120 kilometres an hour, then issue a fine.

Senator Rivest: I think that truckers call the inspectors "green"?

Mr. Mokbel: Transport inspectors?

Senator Rivest: Do they check the tires when they do the mechanical checks at the station?

Mr. Mokbel: Yes, they have to. There are a lot of problems in that area.

Senator Rivest: And it is under provincial regulations?

Mr. Campbell: Yes, under provincial regulations.

Senator Rivest: Which vary from one province to another?

Mr. Mokbel: There are wear indicators on the tires with different structures and grades.

Senator Rivest: You said or you seem to be saying at the end of your brief that an attempt was made in the provinces to standardize regulations to some extent or to verify tire conditions and that it was not very successful; each province does what it wants; it is a bit strange.

[English]

Mr. Don Campbell, President, Rubber Association of Canada: That, senator, is the problem. The federal level sets the standards, but the operation of motor vehicles is a provincial responsibility. The operation of truck traffic is a provincial right, or a state right if we are referring to the U.S. It varies from state to state and from province to province, of course, taking into account the standard of the roads, or whatever else that are there.

Senator Rivest: The weather.

Mr. Cameron: Taking into account the local conditions. It is often delegated to the Department of Transport, who may or may not have Department of Transport highway inspectors; most provinces do. It is often delegated to the local police or the provincial or state police. Hence, there is a wide difference in the operation of vehicles within different jurisdictions, a wide difference in the enforcement. Basically, the overall control falls in the cracks.

[Translation]

Senator Rivest: Let's say for example that a truck from New York or Pennsylvania arrives in Quebec, do Quebec regulations apply?

peut varier d'une province à l'autre, comme, probablement, cela varie d'un état américain à l'autre pour le transport international, de la même façon que pour les «logbooks», la réglementation varie.

M. Mokbel: J'ai vu des contraventions que la police ou un inspecteur de Transports Canada avait donnés suite à l'utilisation d'un disque qui se met sur l'indice de vitesse.

Mr. Campbell: Le «tattletale».

M. Mockel: Oui. En se basant sur ce disque, on peut voir si le véhicule a fait du 120 à l'heure, donc il peut recevoir une contravention.

Le sénateur Rivest: Je pense que les camionneurs appellent les inspecteurs, «verts»?

M. Mockel: Les inspecteurs du transport?

Le sénateur Rivest: Ils vérifient les pneus quand ils font les vérifications mécaniques au poste?

M. Mokbel: Oui, ils doivent. On a beaucoup de problèmes là-dessus.

Le sénateur Rivest: Et c'est de la réglementation provinciale?

M. Campbell: Provinciale, oui.

Le sénateur Rivest: Qui varie d'une province à l'autre?

M. Mokbel: On a ce qu'on appelle des témoins d'usure sur les pneus avec les différentes structures et les barèmes.

Le sénateur Rivest: Vous avez dit ou vous semblez dire, à la fin de votre mémoire qu'il y a eu une tentative à travers les provinces au Canada d'uniformiser un peu la réglementation ou, enfin la vérification du bon état des pneus et que cela n'avait pas donné grand-chose: chaque province fait ce qu'elle veut; c'est un peu curieux.

[Traduction]

M. Don Campbell, président, Association canadienne de l'industrie du caoutchouc: Sénateur, voilà le problème. On fixe les normes au niveau fédéral, mais le niveau fonctionnel est de compétence provinciale. La réglementation du trafic de camions relève des provinces ou des États, pour parler des États-Unis. L'application varie d'un État à l'autre, d'une province à l'autre, en tenant compte des normes routières, entre autres.

Le sénateur Rivest: De la température.

M. Cameron: En tenant compte des conditions locales. Il y a souvent délégation au ministère des Transports, qui peut ou non avoir des inspecteurs de la voirie; la plupart des provinces en ont. C'est souvent délégué aux corps de police locaux, provinciaux ou de l'État. Il y a donc toute une différence dans l'exploitation des véhicules dans chaque territoire, et beaucoup de différences dans l'application des règles. En gros, avec toutes ces lacunes, on comprend que la situation soit incontrôlée.

[Français]

Le sénateur Rivest: Disons, par exemple, qu'un camion de New York ou de la Pennsylvanie arrive au Québec, est-ce la réglementation du Québec qui s'applique?

[English]

Mr. Campbell: Most certainly, it is on Quebec roads.

[Translation]

Senator Rivest: Then when it goes to Halifax, do that province's regulations apply?

Mr. James: That is right.

Senator Rivest: Payloads also vary; there is talk about tires, but what about the weight?

Mr. Mokbel: The standards are the same for tires.

Senator Rivest: For manufacturing?

Mr. Mokbel: Yes, they are the same for manufacturing. We all follow the T.R.A. and Transport Canada.

Senator Rivest: Yes, you said that in the United States it is standardized.

Mr. Mokbel: It is more or less standardized at the international level as well. Only the payloads change. The axle load changes from one province to another. That is why in Quebec there are more axles, to increase the load. There are air-lift axles. They are necessary for Washington and the other American States, because a trucker cannot have more than three axles. From the load point of view, the main criteria is really the condition of the road; it is based on what can damage the asphalt.

Senator Rivest: Quebec's roads must not be among the best?

Mr. Mokbel: I have no comment on that.

Senator Rivest: Fine.

[English]

Senator Bacon: On page 5 of your brief, you mention that although this is a highly competitive industry, the fact is that the quality of the product is of paramount importance. Do you have any idea how much money is spent? Are any large sums of money spent by the industry on research and technology, or do you make any recommendations as an association?

Mr. James: Yes, certainly; it is in the millions and millions of dollars. Without wanting to make Georges Mokbel blush, I should say that the big advance that took place was the development of the steel-belted radial, which of course had a very damaging effect on the industry because any time you take a product and give it three times the life it used to have, obviously you reduce the market. That has been one of the major things that has led to an extreme price cutting and competition within the industry.

How, I would say, yes, it is very much a research-and-development-orientated industry. I do not have a figure in my mind, but it certainly runs into the millions of dollars. The only thing, of course, is that here in Canada, we are not at the centre of things — Bridgestone is Japanese, Michelin is French, and Goodyear of course is American — and so the degree of research and development done in Canada is rather small. But certainly those three companies do spend large sums of money trying to out do one another and trying to improve the quality.

[Traduction]

M. Campbell: Bien sûr, puisqu'ils roulent au Québec.

[Français]

Le sénateur Rivest: Puis quand il va à Halifax, est-ce que c'est la réglementation de la province?

M. James: Exactement.

Le sénateur Rivest: Cela varie pour les charges aussi, on parle des pneus, mais le poids?

M. Mokbel: Pour les pneus, ce sont les mêmes standards.

Le sénateur Rivest: Pour la fabrication?

M. Mokbel: Pour la fabrication, ce sont les mêmes, oui. On suit tous le T.R.A. puis Transports Canada.

Le sénateur Rivest: Oui, vous avez dit qu'aux États-Unis c'est uniformisé.

M. Mokbel: Même au niveau mondial, cela l'est pas mal. Ce sont les charges seulement qui changent. La charge par essieu change d'une province à l'autre. C'est pour cela qu'au Québec on voit beaucoup plus d'essieux, pour charger plus. Il y a des essieux qu'on appelle des «relevables». Quand on va à Washington ou dans les autres États américains, il faut tout cela, parce qu'on n'a pas le droit d'avoir plus de trois essieux. Surtout du point de vue de la charge, le premier critère c'est vraiment l'état des routes, c'est cela qui gère tout, ce qui endommage l'asphalte.

Le sénateur Rivest: Au Québec on ne doit pas figurer parmi les meilleurs?

M. Mokbel: Je n'ai pas de commentaire là-dessus.

Le sénateur Rivest: Très bien.

[Traduction]

Le sénateur Bacon: À la page 5 de votre mémoire, vous dites que même si votre secteur est très compétitif, la qualité du produit est cruciale. Avez-vous une idée de l'argent qui y est consacré? L'industrie dépense-t-elle beaucoup d'argent pour la recherche et la technologie? Avez-vous des recommandations à faire, en tant qu'association?

M. James: Oui, certainement; cela se chiffre en millions de dollars. Sans vouloir faire rougir M. Georges Mokbel, je dois dire que l'invention du pneu radial ceinturé d'acier a été une grande percée, qui a évidemment eu des conséquences très néfastes sur l'industrie, car chaque fois que l'on multiplie par trois la durée de vie d'un produit, on réduit assurément le marché. C'est l'un des principaux facteurs qui ont entraîné une réduction draconienne des prix et une concurrence extrême dans l'industrie.

Effectivement, notre secteur est très axé sur la recherche et le développement. Je n'ai pas de chiffres en tête, mais cela représente des millions de dollars. Le seul problème réside dans le fait qu'ici au Canada, nous ne sommes pas au centre des choses — Bridgestone est japonais, Michelin français, et Goodyear américain — et par conséquent, la proportion de R-D effectuée au Canada est relativement réduite. En tout cas, ces trois entreprises investissent énormément pour se supplanter les unes les autres en essayant d'améliorer la qualité.

Senator Adams: You talked about tires lasting for many kilometres. I think that some time ago, in Ottawa, our committee had some information about the various regulations for truck drivers between the U.S. and Canada. If memory serves me, I think that in the U.S., they can drive ten hours a day, up to 80,000 pounds; in Canada, I believe the corresponding numbers are 13 hours a day, up to 130,000, pay load and transport trucks.

You mentioned tires that could last up to 500,000 kilometres and others that had a life of between 150,000 up to 200,000 kilometres. With regard to my car, after a year I notice that the front tires especially are usually worn out a little bit on one side.

Are there truck owners who believe that they should change their tires around, turn them, et cetera? Are there any regulations to that effect?

Mr. James: I am not aware of any regulation, although I think it is a general practise in the trucking industry. The industry advises passenger tire owners to rotate their tires to get a more even rate of wear.

Basically the mileage that I was quoting here were to give an indication of the kind of quality standards that have been adopted. However, there is no doubt that proper maintenance, including the changing of positions of tires, will improve the mileage. No question about that.

I suggest that if you find you have excess wear on one side you should rotate your tires; also, check your alignment. With the state of some of our roads, wheels do tend to get out of alignment relatively easily, so it is well worth checking that one out.

Mr. Mokbel: If I may add, proper maintenance suggests an alignment every 25,000 kilometres.

As we know, it is a very competitive industry. If a driver wore out his tires quickly, say, in 100,000 kilometres instead of 200,000, he is losing money because he will have to remove the tires and put them on the trailer. What they are doing instead is spending money on maintenance and alignment of the tires. They spend a lot of money in maintenance.

Senator Adams: Yes, I think that some of the tires that are coming off trucks do so because of non-alignment and worn out bearings, et cetera.

Mr. James: As far I know, we are not talking about tires coming off rims, although obviously they may be pulled off if the tire is deflated and the vehicle continues down the road for a long way, then it could start; but I think the biggest problem we seem to be faced with is actually wheels coming off the axles and that really is not the fault of the tire.

Senator Adams: Yes, I understand that. In the meantime, the chairman who has been driving the main highways between Nova Scotia and Ottawa, and he has seen a lot of tires blown out on the highway. What is your maximum for the ply for the tires?

Le sénateur Adams: Vous avez parlé des pneus dont le kilométrage est très élevé. Il y a quelque temps, à Ottawa, notre comité a entendu parler des divers règlements imposés aux camionneurs qui circulent entre les États-Unis au Canada. Si mes souvenirs sont exacts, je pense qu'aux États-Unis, ils peuvent rouler 10 heures par jour et transporter jusqu'à 80 000 livres; au Canada, ils roulent 13 heures par jour et transportent jusqu'à 130 000 livres.

Vous avez dit que certains pneus pouvaient rouler pendant 500 000 kilomètres et d'autres entre 150 000 et 200 000 kilomètres. En ce qui concerne ma voiture, j'ai constaté qu'après un an, les pneus avant sont généralement un peu plus usés d'un côté.

Y a-t-il des propriétaires de camion qui croient qu'ils doivent faire la rotation de leurs pneus et ainsi de suite? Existe-t-il des règlements à cet effet?

M. James: Je ne connais aucun règlement de ce genre, même si je pense que c'est une pratique courante dans le secteur du camionnage. L'industrie conseille aux propriétaires de voitures de faire la rotation de leurs pneus pour que l'usure soit plus uniforme.

Au fond, en mentionnant un certain kilométrage, je voulais donner une idée du genre de norme de qualité qui ont été adoptées. Cependant, il ne fait aucun doute qu'un entretien judicieux, y compris la rotation des pneus, améliore le kilométrage. C'est tout à fait certain.

Si vous constatez que vos pneus sont excessivement usés d'un côté, je vous suggère d'en faire la rotation; de plus, faites vérifier votre parallélisme. En raison de l'état de certaines de nos routes, les roues des voitures ont tendance à se dérégler assez facilement; par conséquent, il est très utile de les inspecter.

M. Mokbel: Si vous permettez, j'ajouterais qu'un bon entretien nécessite un parallélisme tous les 25 000 kilomètres.

Comme nous le savons, notre secteur est très concurrentiel. Si un chauffeur use ses pneus rapidement, disons tous les 100 000 kilomètres au lieu de 200 000, il perd de l'argent parce qu'il doit les remplacer et les installer sur la remorque. C'est pour cela qu'ils investissent dans l'entretien et le parallélisme des roues. Ils y consacrent beaucoup d'argent.

Le sénateur Adams: En effet; je pense que certains camions perdent leurs pneus, parce que les roues sont dérégées, les roulements usés, et cetera.

M. James: Autant que je sache, nous ne parlons pas des pneus qui s'enlèvent des jantes, même si cela peut se produire si le pneu est dégonflé et que le véhicule continue de rouler pendant longtemps; mais je pense que le plus gros problème ce sont les roues qui se détachent des essieux et ce n'est vraiment pas à cause du pneu.

Le sénateur Adams: Oui, je comprends. Le président du comité emprunte souvent les principales autoroutes entre la Nouvelle-Écosse et Ottawa et il a constaté que beaucoup de pneus éclataient sur l'autoroute. Quelle est l'épaisseur maximale de vos pneus?

Mr. James: I will let Georges give you the details, but first I will give you the generality. Years ago, before the days of steel, we used to think in terms of the number of plies and adding strength. However, with the advent of steel, thickness has come to be seen as the enemy rather than the friend, because the greater the thickness the more heat you generate with the movement of the tire. The advent of the radial with the steel casing and with the steel belts allows the manufacturers to reduce the number of plies but to increase the strength. With increased strength and less bulk, what you have is a much safer tire because it will roll cooler. Heat is the biggest enemy of tires.

If you think of under-inflation, the more the tire flexes, the deeper it flexes, the more likely it is to break down. If it is properly inflated, with the proper amount of load carrying capacity, then it could go on — I will not say forever, but it will have a very long life. If you under-inflate a tire, then the number of plies is not really important. It was years ago. Thirty and 40 years ago, a six-ply tire was considered better than a four-ply tire. That is not so today.

Mr. Mokbel: We can have the density of steel per square inch to meet six-ply, 10-ply, 12-ply, 18-ply, 22-ply, but there is only one-ply steel.

The Chairman: Of the three major manufacturers, are any of them in the retread business?

Mr. James: I think actually all of them are.

The Chairman: In a big way?

Mr. James: Yes. I do not know what percentage they would have, but perhaps Georges could speak to that.

Mr. Mokbel: We advise our customers to retread as much as possible, for environment reasons as well. Retreading is part of recycling. So I think it is awareness of retreading those tires. We have a very strong casing that can do the first life, second life and a third life, and we do encourage everybody to use retreads.

Mr. James: I should just interject here that we are talking truck tires; our remarks are confined to truck tires. The construction of passenger tires is very different. However, in terms of truck tires, yes, the industry encourages retreading, and the casings are made to be retreaded.

Now, the number of retreads they may take largely depends on the care and maintenance of that tire; the retreader must examine the casing very carefully and decide whether or not it is suitable for retread.

The Chairman: What can you tell us about the use of "economical tires" in the trucking industry in Canada?

Mr. James: Are you referring to somebody's advertising suggestion?

The Chairman: Not at all. When you put cheap tires on a truck, they call them "economical tires." You do not put an economical tire on your drive wheel, nor do you put it on your

M. James: Je laisserai Georges vous donner les détails, mais je ferai d'abord une observation d'ordre général. Il y a plusieurs années, avant le recours à l'acier, nous avions l'habitude de multiplier les couches de caoutchouc pour renforcer le pneu. Cependant, depuis l'avènement de l'acier, l'épaisseur est devenue un inconvénient plutôt qu'un avantage, car plus le pneu est épais, plus il produit de chaleur en roulant. Depuis que l'on a inventé les pneus radiaux, à carcasse d'acier et à bandes d'acier, les fabricants, réduisent le nombre de couches et augmentent la solidité des pneus. Grâce à leur solidité accrue et à leur masse réduite, les pneus sont beaucoup plus sûrs, parce qu'ils roulent à une température plus faible. La chaleur est le pire ennemi des pneus.

Quand le pneu est insuffisamment gonflé, il fléchit davantage; et plus il fléchit, plus il risque de rompre. S'il est bien gonflé et s'il supporte un poids normal, il peut rouler... je ne dirais pas indéfiniment, mais sa durée utile sera très longue. Si le pneu est insuffisamment gonflé, le nombre de couches ne compte vraiment pas. Il y a 30 ou 40 ans, un pneu à six couches de caoutchouc, était considéré comme étant meilleur qu'un pneu à quatre couches. Tel n'est plus le cas aujourd'hui.

M. Mokbel: Nous pouvons avoir la densité d'acier par centimètre carré qui correspond à la résistance d'un pneu à six couches, 10 couches, 12 couches, 18 couches ou 22 couches; mais il n'y a qu'une seule couche d'acier.

Le président: Parmi les trois principaux fabricants, y en a-t-il qui font du rechapage?

M. James: Je pense que tous en font.

Le président: À grande échelle?

M. James: Je ne connais pas le pourcentage, mais Georges pourrait peut-être vous en parler.

M. Mokbel: Nous conseillons à nos clients de rechaper leurs pneus autant que possible, notamment pour des raisons écologiques. Le rechapage fait partie du recyclage. Je pense donc qu'il faut amener les clients à rechaper les pneus. Nous avons une carcasse très solide qui permet de rechaper un pneu deux fois, et nous encourageons tout le monde à le faire.

M. James: Permettez-moi d'ajouter ici que nous parlons des pneus de camion; nos observations ne concernent que les pneus de camion. La structure des pneus de voiture est très différente. Cependant, en ce qui concerne les pneus de camion, l'industrie encourage effectivement le rechapage et les carcasses sont conçues à cet effet.

Quant au nombre de rechapages possible, il dépend essentiellement des soins et de l'entretien que l'on apporte aux pneus. Le rechapeur doit examiner très attentivement la carcasse et décider si elle convient ou non au rechapage.

Le président: Que pensez-vous de l'utilisation des «pneus économiques» dans le camionnage au Canada?

M. James: Faites-vous allusion à la publicité d'une entreprise en particulier?

Le président: Pas du tout. Quand on monte des pneus bon marché sur un camion, on les appelle «des pneus économiques». On n'installe pas de pneus économiques sur les roues motrices, ni

steering frame; you put it somewhere in between, and they call them economical tires. You rarely see a front tire or a drive tire blow out on a truck; it is generally one of those economical tires in between. I do not give a damn what you see; I have seen them blow sideways.

Mr. James: All I can say is what I have already said — I do not know of anybody making a tire under the guise of it being an economical tire. Any tire that is manufactured must meet the minimum standards set down; otherwise it is illegal to sell it. I do not know of any problems arising from these economical tires.

As a matter of fact, there is something of a shortage of truck tire casings in Canada, because people want them for retreading.

The Chairman: The tires that I have seen blown out between Halifax and Ottawa — there is nothing left but bits and pieces.

Mr. Campbell: I think, senator, that that is more centrifugal force throwing them off.

Let me try something here; bear with me a second. Pretend this is a truck tire and it goes all the way around. It is just an envelope that holds the air. When that portion of the tire is on the bottom, it is squeezed down like this; when it is on the top of the tire, it is up like this. So each time the tire rotates once, it does this.

That tire may rotate at 5,000 rpm when it is going down the road. It is this flexing on the side walls that builds up the heat and causes the side walls to separate the tread and the belt from the casing of the tire. If the tire is properly inflated, and if it is decently maintained to begin with, it will take normal loads. However, if you run it so that it is always like this, it flexes more, it starts to come apart, and 5,000 rpm will wing that rubber pretty damn far. That is what you are seeing on the road. The road is bad down there; I understand the horror. As well, the potholes and other things do not help.

The Chairman: Mr. Barber is my witness, we have seen some horrors. So then what you are telling me is that the retread shop in the industrial park in Dartmouth — they have small truck tire, not large ones — must have everything that he recaps inspected; that it must meet the national standard?

Mr. James: No, that is a different situation. There are no performance standards for retreads. There are manufacturing guidelines only. Retreading is a provincial jurisdiction matter. The standard which are in place for new tires are performance standards, not manufacturing standards. Hence, Transport Canada can take a series of tires and test them and run them, in effect, to death to make sure that they pass the performance standards. However, it is difficult to do that with a retread because no two retread casings are identical. Once the tire has been out on the road and has been used — it may have been used by somebody who is very careful, who maintains it well, and the casing is in good shape; the other one, run by my neighbour, may have been abused — it becomes a matter for the retreader to very carefully examine that casing. Many of them do so with X-ray equipment,

sur le mécanisme de direction; on les installe quelque part entre les deux, et on les appelle des pneus économiques. Il est rare de voir un pneu avant ou un pneu de roue motrice de camion éclater; c'est généralement l'un de ces pneus économiques qui éclate. Peu m'importe votre expérience, mais j'en ai vu éclater latéralement.

M. James: Je ne peux que répéter ce que j'ai déjà dit: je ne connais aucun fabricant qui fabrique des pneus qu'il qualifie d'économiques. Tout pneu fabriqué doit répondre à des normes minimales, sinon sa vente serait illégale. Je ne connais pas de problème lié à ces pneus économiques.

En fait, il y a une pénurie de carcasses de pneus de camion au Canada, car les gens en veulent pour le rechapage.

Le président: Les pneus que j'ai vus éclater entre Halifax et Ottawa... il n'en reste que des miettes.

M. Campbell: Je pense, sénateur, que cela provient d'une force centrifuge accrue.

Permettez-moi de faire une petite démonstration. Supposons qu'il s'agit d'un pneu de camion qui tourne. Ce n'est qu'une enveloppe qui renferme de l'air. Quand cette partie du pneu est en bas, elle est pressée de cette façon; quand elle est en haut, elle se présente de cette façon. Par conséquent, chaque fois que le pneu tourne une fois, cela se produit comme ça.

Ce pneu peut faire 5 000 tours par minute sur la route. C'est ce fléchissement des parois latérales qui produit de la chaleur et amène ces parois à séparer la bande de roulement et la ceinture de la carcasse du pneu. Si le pneu est bien gonflé, et s'il est bien entretenu pour commencer, il supportera des charges normales. Cependant, si vous faites en sorte qu'il roule toujours de cette façon, il fléchit davantage, et il commence à se désintégrer, et à 5 000 tours par minute, le caoutchouc s'use assez rapidement. Voilà donc ce qui se passe sur la route. Celle que vous empruntez est assez mauvaise; je comprends l'horreur. En outre, les nids de poule et ainsi de suite n'aident pas.

Le président: M. Barber peut en témoigner, nous avons vu des choses horribles. Ainsi donc, vous êtes en train de me dire que l'atelier de rechapage dans le parc industriel de Dartmouth — qui s'occupe des petits pneus de camion et non pas des gros — doit inspecter tous les pneus qu'il recape; doit-il se conformer à la norme nationale?

M. James: Non, c'est une situation différente. Il n'y a pas de norme de performance en matière de rechapage. Il y a seulement des lignes directrices relatives à la fabrication. Le rechapage est une question de compétence provinciale. Les normes actuelles concernant les nouveaux pneus sont des normes de performance, et non pas des normes de fabrication. Par conséquent, Transports Canada peut prendre une série de pneus et les mettre à l'essai pour s'assurer qu'ils répondent aux normes de performance. Cependant, il est difficile de le faire avec des pneus rechapés parce que les carcasses de rechapage ne sont jamais identiques. Une fois que l'on a utilisé un pneu sur la route — il peut avoir été utilisé par quelqu'un qui fait très attention, qui l'entretient bien, et la carcasse est en bon état; mais l'on ne peut pas en dire autant d'un pneu qui a été mal utilisé — il incombe aux recapeurs d'en

but they have to do it very carefully to make sure that the casing is capable of being retreaded.

I do not know whether you can add to that, Georges.

Mr. Mokbel: There is a complete industry for retreading and how to inspect the tires. Some of the X-ray equipment costs more than \$1 million per machine, only to X-ray those casings before retreading. In the industry, there is a procedure where you put the casing inside of a chamber — it is the same process that is used at NASA to check for any leakage or any separation between all the plys. It is exactly the same process. All the casings will go through this chamber and computer screen to check if there is any separation. If there is any separation, the casing will be for scrap automatically.

Every dealer who retreads tires has a machine — for example, the Bandag rents at \$25,000 a month. We have technicians to train those guys on a constant basis. At our training centre, École à Montréal, we train all of those technicians.

The Chairman: How many retreaders would there be in Canada?

The Chairman: Retreaders.

Mr. James: I do not know.

Mr. Mokbel: Almost every tire dealer who sells truck tires wants the end user to come back to his business for a retread, so almost every —

The Chairman: You are telling me that the retread business is lucrative enough that dealers will spend \$1 million for equipment?

Mr. Mokbel: Yes. I am not talking about small dealers, like Mr. Muffler. We are talking about truck dealers.

The Chairman: Several hundred?

Mr. Mokbel: Yes, there would be several hundred.

The Chairman: Several hundred?

Mr. Mokbel: Probably, yes.

Mr. James: I think Harvey Brodsky is coming to see you tomorrow, and he probably has a better handle on that than we would.

The Chairman: What about aeroplane tires?

Mr. James: Well, that is a very special product. One must bear in mind that they have to go from zero to enormous speeds, as well as enormous heat build-up in a very short period of time, particularly when they are landing.

Mr. Campbell: Forty thousand feet at forty blow.

Mr. James: That is right. They undergo enormous changes in temperature and speed, et cetera.

Retreaders are very fond of saying that aircraft tires are retreaded, therefore they must be fine. But bear in mind that you cannot put a lot of thickness of rubber on an aircraft tire, because the thicker the rubber, the greater the heat build-up. Take the

examiner très attentivement la carcasse. Beaucoup le font avec des appareils aux rayons X, mais ils doivent faire très attention pour s'assurer que la carcasse peut être rechapée.

Voulez-vous ajouter quelque chose, Georges?

M. Mokbel: Il existe toute une industrie du rechapage et d'inspection des pneus. Certains appareils aux rayons X coûtent plus d'un million de dollars, et ils ne servent qu'à examiner les carcasses avant le rechapage. Dans l'industrie, il existe une procédure permettant de mettre la carcasse dans une chambre, c'est le même procédé qu'utilise la NASA pour vérifier les fuites ou la séparation entre les différentes couches. C'est exactement le même. Toutes les carcasses passent par cette chambre, et sur un écran d'ordinateur, on voit s'il y a une séparation. Le cas échéant, la carcasse sera mise à la ferraille automatiquement.

Chaque concessionnaire qui recape des roues a une machine; par exemple, la Bandag que l'on loue à 25 000 \$ par mois. Nous avons des techniciens qui assurent la formation continue des recapeurs. Dans notre centre de formation, situé à Montréal, nous formons tous ces techniciens.

Le président: Combien de recapeurs y a-t-il au Canada?

Le président: Des recapeurs.

M. James: Je ne sais pas.

M. Mokbel: Presque tous les concessionnaires de pneus qui vendent des pneus de camion veulent que l'utilisateur final revienne le voir pour le rechapage; par conséquent, presque tous...

Le président: Autrement dit, le rechapage est assez lucratif pour que les concessionnaires investissent un million de dollars dans l'appareillage nécessaire?

M. Mokbel: Oui. Je ne parle pas des petits concessionnaires, comme M. Muffler. Je parle plutôt des concessionnaires de camions.

Le président: Y en a-t-il plusieurs centaines?

M. Mokbel: Oui, il y en a plusieurs centaines.

Le président: Plusieurs centaines?

M. Mokbel: Probablement, oui.

M. James: Je pense que Harvey Brodsky comparaitra devant vous demain, et il est probablement mieux placé que nous pour répondre à cette question.

Le président: Qu'en est-il des pneus d'avion?

M. James: Eh bien, il s'agit là d'un produit très spécial. Il faut se rappeler que les avions prennent de la vitesse très rapidement, et leurs pneus accumulent de la chaleur dans un laps de temps très court, surtout à l'atterrissage.

M. Campbell: Quarante mille pieds à moins quarante degrés.

M. James: C'est exact. Ils subissent des changements de température et de vitesse énormes, et ainsi de suite.

Les recapeurs aiment bien dire que les pneus d'avion sont rechapés, ce qui signifie que le rechapage est sans doute une bonne chose. Toutefois, n'oubliez pas que l'on ne peut pas mettre beaucoup de caoutchouc sur un pneu d'avion, car plus le pneu est

example of a 747 coming in for a landing. That plane will hit the ground at, I do not know what speed; suddenly those tires go from forty below to heaven knows what heat. Therefore, they make the tread on the aircraft tire thin, because it has to dissipate heat.

It does not have to go very far, in terms of distance, only along the runway, but nonetheless the tires have to be kept running as cool as possible; thus, the casings are retreaded several times, because they want to keep a thin area of the tread, so that the heat can be dissipated quickly.

Mr. Mokbel: There are two casings in an aircraft tire. Instead of using polyester, we use kevlar, which is expensive. As well, the rubber compound is different, because, as Brian mentioned, we have to run these tires as cool as possible. Also, they are regulated as to the number of takeoffs and landings. So whatever we do with the tire — they have to remove the tire, for security reasons, let's say after 100 takeoffs. So that is why airplane tires are retreaded so many times.

Mr. Campbell: Another issue with respect to aircraft tires is that when you spin that tire up — you have a big gyroscope there. If you have a heavy weight of rubber around the outside, you have a very large gyroscope there, and that is now tucked into the wings of the aeroplane. It affects stability and a lot of other things. They do not want a heavy tire for that reason.

The Chairman: Some of us are old enough to remember the old tires. Will there be another quantum breakthrough in tire construction? Is any research taking place right now in the sense of a breakthrough, where we will see something new, say, 25 years into the new millennium?

Mr. James: Well, if there is I certainly do not know anything about it, in terms of construction. I think where the changes are still taking place, the improvements are taking place, is more in compounds. Compounds are changing very substantially. There are certain environmental pressures for the industry to try to use a little bit more reclaim, which used to be successful in the days of the cross-ply tire. I think quite a lot of improvements are taking place. In fact, in the area of mileage especially, it is continuously improving.

One of the disadvantages is that the vehicle manufacturers take that advantage and make the vehicle more manoeuvrable, which counteracts the improvement you have achieved in tire wear. I am sure that if you can take today's tires and put them on a pre-war automobile, you would probably get four or five times the wear out of it, because the suspension systems were so different. I think there are improvements still coming in compounding.

I personally do not know of any improvement or major change in terms of a major breakthrough in construction.

Mr. Mokbel: We have started to replace the carbon black, which is a major factor in construction, with silica. Silica, as you know, is sand that can be found at the beach. Fuel efficiency is

épais, plus la chaleur s'accumule. Prenez l'exemple d'un 747 qui va atterrir. Il touche le sol à une vitesse que j'ignore; ses pneus passent subitement de moins quarante à Dieu sait quelle température. Par conséquent, la surface de roulement du pneu d'avion est mince, parce qu'elle doit dissiper la chaleur.

L'avion ne parcourt pas de grandes distances au sol, il ne roule que sur la piste d'atterrissage; néanmoins, ses pneus doivent rouler à la plus faible température possible; par conséquent, leurs carcasses sont rechapées plusieurs fois, car il faut que la surface de roulement reste mince afin de dissiper rapidement la chaleur.

M. Mokbel: Un pneu d'avion comporte deux carcasses. Au lieu d'utiliser du polyester, nous utilisons du kevlar qui est plus coûteux. De plus, la composition du caoutchouc est différente, car, comme Brian l'a mentionné, nous devons nous assurer que ces pneus roulent à la température la plus faible possible. En outre, ils sont réglementés quant au nombre de décollages et d'atterrissages. Par conséquent, peu importe ce que nous faisons du pneu... ils doivent l'enlever pour des raisons de sécurité, disons après 100 décollages. Voilà donc pourquoi les pneus d'avion sont rechapés tant de fois.

M. Campbell: À propos des pneus d'avion, ajoutons que lorsqu'on les fait tourner... il s'agit d'un énorme gyroscope. Si l'on met beaucoup de caoutchouc sur la paroi extérieure, on obtient un immense gyroscope, et de nos jours, les roues d'avion se replient dans les airs. Cela a une incidence sur la stabilité et beaucoup d'autres choses. C'est pourquoi les pneus doivent être légers.

Le président: Certains d'entre nous sont assez vieux pour se souvenir des vieux pneus. Y aura-t-il un autre progrès considérable dans la construction des pneus? Mène-t-on actuellement des recherches visant à réaliser une percée? Autrement dit, verrons-nous quelque chose de nouveau, disons vers l'an 2025?

M. James: Eh bien, s'il y a des recherches sur la construction des pneus, je n'en sais absolument rien. Je pense que les changements et les améliorations se poursuivent au niveau des composés. En effet, les composés évoluent considérablement. Des pressions écologiques sont exercées sur l'industrie afin qu'elle utilise un peu plus de caoutchouc régénéré, qui a connu beaucoup de succès à l'époque du pneu diagonal. Je pense qu'il y a beaucoup d'amélioration en ce moment, surtout en ce qui concerne le kilométrage.

L'un des inconvénients tient au fait que l'industrie automobile en profite pour fabriquer des véhicules plus manoeuvrables, ce qui compromet l'amélioration de la durabilité des pneus. Je suis sûr que si l'on installe les pneus d'aujourd'hui sur une automobile d'avant la guerre, ils seront probablement quatre ou cinq fois plus durables, car les systèmes de suspension étaient tellement différents. Je pense qu'il y aura d'autres améliorations en ce qui concerne les composés.

Personnellement, je ne suis pas au courant d'une amélioration importante ni d'une percée pour ce qui est de la construction.

M. Mokbel: Nous avons commencé à remplacer le noir de carbone, qui est un élément important de la construction, avec de la silice. Comme vous savez, la silice c'est le sable qu'on trouve à

important, and trucks are going faster and faster; they are bigger, aerodynamic, and the tires have to conform to these changes. So in designing the tires, we want to have the lowest rolling resistance, and we use silica. We will not be replacing the carbon black totally; the percentage of silica is very, very small. This has just begun to take place over the past two or three years.

Mr. Campbell: Passenger car tires will get light in weight, too, because as the car designers try to improve fuel efficiency, the body of the car is getting lighter and therefore the unsprung mass, that is, the part carried on the axles, and the tires will have to get lighter, going into harmonics and other things. They will get lighter.

Mr. James: However, I think that it is safe to say that manufacturers are very conservative, because it is the kind of industry that if you make a mistake and something goes wrong, you can get a very bad reputation in a hurry. A few years ago, one passenger tire manufacturer did go slightly off the rails and in this regard I would say that they still may be suffering just a little bit in reputation.

Mr. Campbell: They lost the company; it is now owned by the Japanese.

Senator Adams: If, as you say, lighter cars are being manufactured now, what will happen if and when electric cars come out? Will they be heavier or lighter? Will special tires be required?

Mr. James: Well, some tires have been designed for use on electric cars and they are lighter. I do not know much about them. All I know is that they have been made experimentally. In many respects, I suspect that they will not need to be quite as tough as today's regular tires, but whether that is true or not, I do not know.

Mr. Mokbel: I am involved in a couple of projects with General Motors and Ford on electric cars. In fact, we will deliver, perhaps before the end of this week, some electric tires for that. I am working also with McGill University, Queen's University, Université de Montréal and Western University in regard to solar cars. So, yes, in 25 years, or so, we will have solar cars and electric vehicles.

Mr. Campbell: Bear in mind that of the 18 million vehicles assembled each year in North America, less than 20,000 are electric vehicles.

Mr. James: It is an interesting product and most people do not stop to realize that so far there is no alternative to the tire.

The Chairman: No, there is not, is there, but there has to be an alternative to an unsafe truck tire. Proper inflation, proper maintenance, an improvement in road bed and road surface are necessary for safe truck tires.

la plage. Il est important que les voitures soient économiques. Les camions roulent de plus en plus vite. Ils sont plus gros et aérodynamiques, et il faut que les pneus soient adaptés à ces modifications. Puisque nous voulons que les pneus aient le minimum de résistance au roulement, nous utilisons de la silice. Nous n'avons pas supprimé complètement le noir de carbone. Le pourcentage de silice est très très faible. Nous commençons à utiliser de la silice depuis seulement deux ou trois ans.

M. Campbell: Les pneus des voitures seront plus légers aussi, car, dans le but de rendre les voitures plus économiques, les dessinateurs d'automobile font des châssis de plus en plus légers. Par conséquent, la masse non suspendue, c'est-à-dire la partie qui est portée par les essieux, et les pneus, doivent être plus légers à cause des harmoniques, entre autres. Ces éléments deviendront plus légers.

M. James: Mais je crois qu'on ne risque pas de se tromper en disant que les fabricants sont très conservateurs, car dans leur secteur, les erreurs peuvent résulter en une très mauvaise réputation très rapidement. Il y a quelques années, un des fabricants a eu des problèmes de ce côté, et je dirais que sa réputation en souffre peut-être toujours un peu.

M. Campbell: La société a même été rachetée par les Japonais.

Le sénateur Adams: Si, comme vous dites, les voitures sont déjà plus légères, qu'est-ce qui se passera lorsque les voitures électriques seront sur le marché? Est-ce qu'elles seront plus lourdes ou plus légères? Est-ce qu'elles auront besoin de pneus spéciaux?

M. James: Certains pneus ont été conçus pour les voitures électriques et ils sont plus légers. Je n'en sais pas grand-chose. Tout ce que je sais c'est qu'ils ont été fabriqués de façon expérimentale. J'ai l'impression qu'à bien des égards, ils n'auront pas à être aussi solides que les pneus ordinaires actuels. Mais je ne sais pas si c'est vrai ou faux.

M. Mokbel: Je participe à quelques projets avec General Motors et Ford sur les voitures électriques. En effet, nous allons leur livrer des pneus spéciaux pour ces voitures, peut-être avant la fin de la semaine. Je travaille aussi avec les universités McGill, Queen's et Western, et l'Université de Montréal sur les voitures solaires. Donc, oui, dans 25 ans on aura des voitures électriques et des voitures solaires.

M. Campbell: Il ne faut pas oublier que sur les 18 millions de voitures montées en Amérique du Nord chaque année, il y en a moins de 20 000 qui sont électriques.

M. James: Il s'agit d'un produit intéressant, et la majorité des gens ne se rendent pas compte que jusqu'ici il n'y a rien qui remplace le pneu.

Le président: Non, mais il faut bien qu'il existe autre chose que des pneus de camion dangereux. Pour que les pneus de camion soient sécuritaires, il faut qu'ils soient bien gonflés et entretenus et que les plates-formes et les surfaces des routes soient améliorées.

Mr. Campbell: Coordinating the federal and provincial legislation might help a little bit, also.

The Chairman: Gentleman, thank you very much indeed.

The committee adjourned.

M. Campbell: Il serait peut-être utile aussi de coordonner les lois fédérales et provinciales.

Le président: Merci beaucoup, messieurs.

La séance est levée.

MONTREAL, Wednesday, February 19, 1997

The Subcommittee on Transportation Safety of the Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:52 a.m. to study the state of transportation safety and security in Canada.

Senator J. Michael Forrestall (*Chairman*) in the Chair.

[*English*]

The Chairman: We are pleased to have with us the Teamsters of Canada.

Please proceed.

Mr. François Laporte, Directeur, Affaires gouvernementales/Relations publiques: Our presentation today will be in French, since we are in Montreal.

[*Translation*]

When we are in Ottawa, we make our presentation in English, but since we are in Montreal, we will do it in French, if that is all right with you.

We have prepared a brief. We were told that it was theoretically not necessary to have a submission ready, and that we could simply have an exchange of views. Would you prefer to do that, or would you like us to read the brief?

Senator Rivest: Go ahead with your presentation.

Mr. Laporte: Very well. For many years now, as a result of deregulation which was sanctioned by the National Transportation Act in 1987, the highway transportation sector has had to deal with increasingly cut-throat competition.

Increased competition has prompted several carriers, most of them independent, to resort, in spite of themselves, to dangerous behaviours and practices.

This phenomenon, combined with the lack of discipline of government authorities in matters of highway control, has created such chaos that today, the safety of highway network users is greatly at risk.

It would be much too easy to blame this situation solely on carriers. Governments which have left the industry to fend for itself certainly bear their share of responsibility.

However, competition is no excuse for the dangerous behaviour adopted by some carriers. Government authorities and the industry must do everything they can to remind carriers, and I might add shippers, of their responsibilities. To that end, during the training process, emphasis should be placed on responsibilities as well as on the theoretical aspect of operating a heavy vehicle.

MONTREAL, le mercredi 19 février 1997

Le sous-comité de la sécurité des transports du comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h 52 pour étudier l'état de la sécurité des transports au Canada.

Le sénateur J. Michael Forrestall (*président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

Le président: Nous avons le plaisir d'accueillir les Teamsters du Canada.

Veuillez commencer.

M. François Laporte, directeur, Affaires gouvernementales/Relations publiques: Nous ferons notre présentation en français aujourd'hui, puisque nous sommes à Montréal.

[*Français*]

On le fait en anglais lorsqu'on est à Ottawa puis on va le faire en français à Montréal, si vous n'y voyez pas d'inconvénients.

On a préparé un document. En principe, on nous avait dit qu'on pouvait avoir un échange, que ce n'était pas nécessaire d'avoir un document. Est-ce que vous préférez qu'on aille sur la base d'un échange ou qu'on lise le document?

Le sénateur Rivest: Faites votre présentation.

M. Laporte: Oui? Très bien. Alors, depuis de nombreuses années, les transporteurs routiers ont fait face à une concurrence de plus en plus féroce, conséquence de la déréglementation consacrée par la Loi sur les transports nationaux de 1987.

La concurrence accrue a incité plusieurs transporteurs, la plupart des indépendants, à adopter malgré eux des comportements et des pratiques dangereuses.

Ce phénomène, combiné au laisser-aller des autorités gouvernementales en matière de contrôles routiers, a créé un marasme tel qu'aujourd'hui les utilisateurs du réseau routier voient leur sécurité dangereusement compromise.

Il est beaucoup trop facile de jeter le blâme uniquement sur les transporteurs. Les gouvernements qui ont laissé à elle-même l'industrie, ont également leur part de responsabilité.

Cependant, la concurrence ne peut excuser les comportements dangereux adoptés par certains transporteurs. Les autorités gouvernementales et l'industrie doivent tout mettre en oeuvre pour responsabiliser les transporteurs, et je devrais ajouter aussi les expéditeurs. À cette fin, lors du processus de la formation de la main-d'oeuvre, une importance aussi grande doit être accordée,

In terms of government policies, authorities must implement a series of measures aimed at tightening highway controls, more specifically with regard to hours of driving, shipping weights and the mechanical condition of equipment. A designated network to transport heavy loads would also facilitate the introduction of more stringent controls.

This forum provides us with a unique opportunity to express our concerns and opinions on the everyday lives of our truck driver members.

Before discussing any further highway safety policies which affect the transportation of goods, I would like to briefly sum up the economic upheavals that the trucking industry has experienced since deregulation. My purpose in so doing is not to win some kind of sympathy, but rather to establish a connection between the economic pressures experienced by the carriers and the behaviour of truck drivers on our highways.

There are some who believe that the National Transportation Act enacted on August 28, 1987 sanctioned the notion that market forces could take the place of a regulatory system governing the transportation industry. When deregulation was proclaimed, everyone agreed that it would have a major impact on the future of the transportation industry.

It is not my intention today to debate with you the merits of deregulation in the trucking industry, as each one of us has a different opinion, depending on the interests we represent. However, in light of the different studies and reports published, either by the National Transportation Agency of Canada, Statistics Canada or some other reputable organization, we realize that statistics do not lie when it comes to showing us the impact that deregulation has had on the trucking industry.

According to the 1993 annual report released by the National Transportation Agency, between 1989 and 1993, 35,813 applications for extra-provincial trucking licences were filed. Of this total, very few were rejected because of the new provisions in place respecting the reversal of the burden of proof in the case of operating licence applications.

Even for someone who does not have extensive training in economics, these numbers reveal quite a lot about the evolution of competition in the trucking industry.

As a result of the new provisions governing licence applications, thousands of new licences were issued over a five-year period, thereby increasing the level of competition accordingly.

How financially viable are carriers today? Between 1974 and 1987, trucking industry revenues grew at a rate of 62 per cent. In comparison, the GDP increased by 52 per cent over the same period. While the GNP grew by 10 per cent between 1988 and 1990, trucking industry revenues fell by 8 per cent, which represents a considerable setback.

tant au sens des responsabilités qu'à l'aspect théorique de la conduite d'un véhicule lourd.

Pour ce qui est des politiques gouvernementales, les autorités doivent mettre en pratique une série de mesures visant à resserrer les contrôles routiers, plus particulièrement quant aux heures de conduite, au poids des chargements et à l'état mécanique des équipements. Aussi, la désignation d'un réseau routier pour le transport lourd faciliterait le resserrement des contrôles.

Ce comité se veut pour nous une occasion privilégiée pour exprimer nos préoccupations et nos vues sur le quotidien de nos membres conducteurs de camions.

Avant d'élaborer sur les politiques en matière de sécurité routière touchant le transport des marchandises, j'aimerais faire une brève récapitulation des bouleversements économiques qu'a subis l'industrie du camionnage depuis la déréglementation. Le but de cette récapitulation n'est pas de susciter quelque sympathie que ce soit, mais bien de tenter d'établir un lien entre les pressions économiques que subissent les transporteurs et la situation actuelle en matière de comportement de certains camionneurs sur nos routes.

D'aucuns savent que la Loi sur les transports nationaux, promulguée le 28 août 1987, fut la consécration du concept visant à substituer les forces du marché au régime réglementaire qui régissait l'industrie des transports. Au moment de sa promulgation, tous s'entendaient pour dire que la déréglementation aurait un impact important sur l'avenir de l'industrie des transports.

Il n'est pas question aujourd'hui, pour nous, de débattre des mérites de la déréglementation de l'industrie du camionnage, chacun d'entre nous ayant une opinion différente selon les intérêts que nous défendons. Cependant, à la lumière des différentes études et rapports publiés, soit par l'Office national des transports, soit par Statistique Canada ou tout autre organisme crédible, nous constatons que les statistiques ne mentent pas quant à l'impact qu'a eu la déréglementation sur l'industrie du camionnage.

Selon la revue annuelle de 1993 publiée par l'Office national des transports du Canada, de 1989 à 1993, 35 813 demandes de licence de transport par camion extra-provincial ont été déposées. De ce nombre, très peu ont été refusées, conséquence des nouvelles dispositions concernant l'inversion du fardeau de la preuve lors des demandes d'émission de permis.

Sans avoir une formation économique très poussée, ces chiffres nous en disent beaucoup sur l'évolution de la concurrence dans l'industrie du camionnage.

Donc, en vertu des nouvelles dispositions d'obtention de permis, sur une période de 5 ans, des milliers de nouveaux permis d'exploitation ont été émis augmentant d'autant le niveau de la concurrence.

Qu'en est-il de la viabilité financière des transporteurs? Alors, de 1974 à 1987, les recettes de l'industrie du camionnage ont connu une croissance réelle de 62 p. 100. À titre de comparaison, au cours de la même période, le produit intérieur brut a progressé de 52 p. 100. De 1988 à 1990, pendant que le PIB croissait de 10 p. 100, les recettes de l'industrie du camionnage ont chuté, elles, de 8 p. 100, donc un recul considérable.

Declining revenue coupled with stronger competition forced carriers to take action either to rationalize their operations in the case of large companies, or to obtain a fair return on their investment in the case of small independent carriers or brokers.

The indicator most frequently used by the trucking industry to gauge the financial health of carriers is the operating ratio. Financial analysts generally agree that an operating ratio of 95 per cent is an indicator of financial health.

Since 1988, the operating ratio of Canadian carriers has increased. It rose from 96 per cent in 1988 to peak at 100 per cent in 1991, and subsequently fell back to 99.8 per cent in 1992 and to 99.6 per cent in 1993. Our financial situation is therefore far from sound.

In reality, the effects of the industry's poor financial health have been dramatic. For example, between 1988 and 1990, owner-operators saw their average mileage rates drop by 4 cents, which represent a 4.5-per-cent drop. This decrease, coupled with an increase in operating costs, dealt a fatal blow to a number of carriers who ultimately faced bankruptcy. Unionized drivers, whose salaries are determined by collective bargaining, had their wages either frozen or lowered significantly during this period.

The question that immediately comes to mind is this: how is it possible to maintain or increase one's income when the revenue earned per kilometre is declining?

Asking the question is a little like answering it. Operators must drive more kilometres and spend more time on the highways.

In a study commissioned by Employment and Immigration Canada in 1990, Price Waterhouse found that in order to earn an annual gross income of \$100,000, an owner-operator needed to work 12 hours a day, seven days a week.

According to the same study, an independent driver receiving 62 cents gross per kilometre, or the equivalent of one dollar per mile, — and keep in mind that one dollar per mile is roughly the same amount that truckers receive today in 1997 — generates a net revenue of 20 cents per kilometre, or 30 cents per mile. At that rate, a driver must log over 240,000 kilometres per year to earn a net income of \$45,000. Travelling at an average speed of 80 kilometres per hour, he must drive for 3,000 hours, or 60 hours per week for 50 weeks, to earn this income. At the same time, he must comply with the regulations.

This information on the state of the industry's revenues and the wages earned by truckers leads us to the realization that in order to stay in business, many of them have to work twice as hard and stay on the road for longer periods of time.

Moreover, given the highly competitive nature of this industry, service is a critical factor. Not only do many shippers take full

Une chute des revenus, combinée à une plus forte concurrence, a forcé les transporteurs à adopter certaines mesures, soit pour rationaliser leur opération dans le cas des grandes compagnies, soit pour rentabiliser un investissement dans le cas des petits transporteurs indépendants ou les artisans.

Un des indices les plus couramment utilisés dans l'industrie du camionnage pour mesurer l'état de la santé financière des transporteurs est le ratio d'exploitation. Les analystes financiers s'entendent généralement pour dire qu'un ratio d'exploitation de l'ordre de 95 p. 100 est un signe de santé financière.

Depuis 1988, les ratios d'exploitation des transporteurs canadiens ont progressé: à 96 p. 100 en 1988, pour atteindre un sommet de 100 p. 100 en 1991, et diminué à 99,8 p. 100 en 1992 et 99,6 p. 100 en 1993. Nous sommes donc loin d'une situation financière très saine.

Concrètement, les répercussions du mauvais état financier de l'industrie ont été dramatiques. À titre d'exemple, de 1988 à 1990 les propriétaires exploitant ont vu leur rémunération moyenne au kilomètre chuter de 0,04 \$, soit l'équivalent de 4,5 p. 100. Cette réduction, combinée à une augmentation des frais d'exploitation pour la même période, a été très néfaste. Plusieurs transporteurs ont été acculés à la faillite. Et du côté des salariés qui, eux, sont gouvernés par des conventions collectives, eh bien les conventions collectives, on a subi également des reculs ou des gels salariaux assez importants durant cette période.

Une question se pose immédiatement. comment, dans un contexte de diminution des revenus au kilomètre, maintenir ou augmenter sa rémunération?

Poser cette question, c'est un peu y répondre. On se doit d'augmenter le nombre de kilomètres parcourus et ainsi passer beaucoup plus de temps sur les routes.

La firme Price Waterhouse, dans une étude commandée par le ministère de l'Emploi et de l'Immigration Canada en 1990, nous révèle que, pour percevoir un revenu brut de 100 000 \$, un tractionnaire doit travailler 12 heures par jour, 7 jours par semaine.

Selon la même étude, un chauffeur indépendant recevant 0,62 \$ brut au kilomètre, l'équivalent de 1,00 \$ au mille, — et gardez à l'esprit que ce dollar au mille, c'est un peu le même montant d'argent qu'on obtient encore aujourd'hui en 1997 — dégage avec 1,00 \$ au mille un revenu net de 0,20 \$ par kilomètre, soit 0,30 \$ au mille. À ce tarif, un camionneur doit parcourir plus de 240 000 kilomètres par année pour toucher un revenu net de 45 000 \$. À une vitesse moyenne de 80 km/h, on doit conduire un véhicule pendant 3 000 heures, soit 60 heures par semaine pendant 50 semaines, pour atteindre ce revenu. Et cela, c'est en respectant la réglementation.

Ces quelques données sur l'état des revenus de l'industrie et la rémunération des camionneurs nous amènent à constater que beaucoup d'entre eux, pour demeurer en affaires, ont dû redoubler d'ardeur et conduire sur une plus longue période.

Aussi, dans un contexte fort compétitif, l'aspect du service est primordial. Beaucoup d'expéditeurs, non seulement exploitent à

advantage of competition between carriers, they also insist on shorter deadlines and more accurate delivery times.

Therefore, it is not unusual to see truckers, in an effort to meet their contractual obligations, increasingly act or behave in a manner which to some extent may put the general public's safety at risk.

Regarding dangerous practices on our highways, I would like to stress that a major distinction must be drawn between truckers whose working conditions are governed by a collective agreement and those whose conditions are not.

Unionized truck drivers can refuse to cave in to employers who pressure them to exceed the speed limit or to drive an overloaded vehicle or one in poor mechanical condition. Generally, some recourse is available to them in their collective agreement.

However, when a non-unionized truck driver refuses to comply with the instructions of his employer or of shippers, even if following these instructions would constitute an offence, he has no recourse available to him and unfortunately, he could risk losing his job.

It is fair to say that there are currently two kinds of trucking industry: one that is supervised and governed by collective agreements and another where no provisions are in place to counterbalance the urgent need for profits. In the latter case, drivers work under tremendous pressure.

Therein lies the problem of unfair competition in the trucking industry. However, economic pressures and competition are no excuse for unsafe practices on our highways.

The government's role is to act through provincial regulatory and monitoring agencies to strike a fair balance between the demand for profit and the interests of the community.

Obviously, the government cannot put controllers behind each truck on the road. However, there are ways to ensure a safe highway network for the public. All the government needs is the will to act. Even before government agents intervene on our highways, much can be done to improve highway safety through education and manpower training.

The Teamsters union is thoroughly convinced that driver training would not only benefit the industry but government as well. It would ensure that responsible individuals are driving on our highways.

With respect to driver training, we feel that as much attention should be paid to instructing individuals in their responsibilities toward the community as is paid to the technical aspects of driving heavy vehicles.

fond la compétition que se livrent entre eux les transporteurs, mais aussi ils insistent pour des délais de livraison encore plus précis et encore plus courts.

Il n'est donc pas étrange de voir des camionneurs, dans le but de remplir leurs obligations contractuelles, adopter de plus en plus des comportements et des pratiques, qui dans une certaine mesure, peuvent mettre en danger la sécurité du public.

J'aimerais souligner qu'il existe, en matière de comportement dangereux sur nos routes, une distinction importante entre les transporteurs dont les relations de travail sont régies par une convention collective et ceux dont les relations de travail ne le sont pas.

Le chauffeur syndiqué, lui, peut refuser de céder aux pressions d'employeurs qui voudraient le forcer à excéder les vitesses, à prendre un véhicule surchargé ou en mauvaise condition mécanique. Il a recours généralement à une convention collective qui peut le défendre.

Le chauffeur non-syndiqué, lui, n'a aucun recours et, malheureusement, s'il refuse d'obtempérer aux directives de son employeur ou des expéditeurs, même si ces directives font de lui un contrevenant, il risque de perdre son emploi.

Il n'est pas faux de prétendre qu'actuellement il existe deux types d'industrie du camionnage, soit celle encadrée et régie par des conventions collectives et celle où il n'existe aucun contrepoids aux impératifs de rentabilité et où des pressions énormes sont mises sur les chauffeurs.

C'est là que réside tout le problème de la concurrence inéquitable qui existe dans l'industrie du camionnage. Cependant, les pressions économiques et la compétition ne peuvent et ne doivent pas justifier, ni même excuser des comportements dangereux sur nos routes.

C'est donc le rôle du gouvernement, par le biais de nos organismes de réglementation et de contrôle provinciaux, d'établir un juste équilibre entre les impératifs de rentabilité et les intérêts de la communauté.

Il est évident que le gouvernement ne peut pas mettre sur les routes des contrôleurs derrière chaque camion. Cependant, il dispose de certains moyens pour assurer à la population un réseau routier sécuritaire. Seule sa volonté à le faire peut déterminer les résultats. Cependant, avant même que les agents du gouvernement n'interviennent sur nos routes, un travail énorme peut être fait en matière de sécurité routière par le biais de l'éducation et de la formation de la main-d'oeuvre.

Le syndicat des «Teamsters» est profondément convaincu que la formation professionnelle des conducteurs peut non seulement être bénéfique à l'industrie mais aussi au gouvernement en donnant accès au réseau routier à des individus qui sont responsables.

En matière de formation professionnelle des conducteurs de camion, nous croyons qu'une importance aussi grande doit être donnée à la responsabilisation de l'individu par rapport à la communauté, qu'à l'aspect technique de la conduite d'un véhicule lourd.

Aspiring truck or bus drivers must first and foremost be aware that the equipment they will be handling on the highway can be dangerous and deadly if they do not drive responsibly and intelligently. Many accidents involving collisions or the loss of control of heavy vehicles could have been avoided if the driver had adopted a safer, more responsible attitude. How many times have we seen heavy vehicles following other vehicles on highways at distances which do not allow the driver to stop in case of an emergency? How many times have we seen heavy vehicles overturn while rounding a curve in the road because the driver had been going too fast?

Each heavy vehicle driver must be made to realize that every manoeuvre he makes could, if he loses control, result in the loss of someone's life.

This sense of responsibility must be instilled in the driver during his training. Driving a heavy vehicle means much more than shifting gears, changing lanes and backing up at the loading dock. Prevention through training must therefore become a priority.

This brings us to the process of securing a licence. Requirements need to be much more stringent, not only when it comes to the driver's skills, but to his attitude as well. Even today, training schools offer courses guaranteeing a Class 1 licence for the ridiculously low sum of around \$500. Considering the costs related to the use of equipment and to the instructor's salary, this says a lot about the quality of the training providing in these schools.

We also feel that periodic tests should be performed to verify driver qualifications. For instance, some holders of a Class 1 licence have not operated a heavy vehicle for a number of years. Their skills may not be up to today's standards.

Driver training is not the only way to ensure a safer highway network. Company managers must also assume their share of responsibility. The industry must realize that it operates within a society and driving a truck or a bus is not merely a technical exercise, but a question of attitude as well. Less pressure must be exerted on drivers to meet delivery deadlines. Furthermore, companies must adopt time management policies for drivers in order to standardize working hours as much as possible and bring the drivers home as often as possible.

At this time, I urge our legislators not to give into pressure groups who are calling for regulations which would increase the allowable number of hours a driver can spend behind the wheel.

Truck drivers are among the most productive workers if we compare their hours on the job to those of other workers. While the majority of workers put in an average of between 35 and 40 hours a week, truck drivers are resigned to working an average of 60 to 70 hours a week. These conditions are similar to those in

Les aspirants conducteurs de camions et d'autobus doivent avant tout prendre conscience que l'instrument dont ils auront le contrôle sur la route peut être dangereux et meurtrier s'il n'est pas piloté d'une façon responsable et intelligente. Plusieurs accidents impliquant des collisions ou la perte de contrôle de véhicules lourds auraient pu être évités si le conducteur avait adopté une attitude plus sécuritaire et plus responsable. Combien de fois voyons-nous des véhicules lourds suivre, sur l'autoroute, un autre véhicule à des distances qui ne lui permettent pas d'arrêter en cas d'urgence? Combien de véhicules lourds voyons-nous verser sur le côté parce qu'une courbe a été prise à une vitesse trop grande?

Il faut que chaque conducteur de véhicule lourd soit conscient qu'à chaque manoeuvre qu'il effectue, il y a possibilité de perte de vie s'il perd le contrôle.

Ce sens de la responsabilité doit être inculqué au chauffeur au moment de sa formation professionnelle. Conduire un véhicule lourd, c'est beaucoup plus que des manoeuvres d'embrayage, de changement de voie et d'arrondissement au quai de chargement. La prévention, par le biais de la formation, doit donc être une priorité.

Ce qui nous amène aussi à l'obtention du permis. Les exigences doivent être beaucoup plus sévères, et pas seulement quant aux aptitudes du candidat mais aussi quant à son attitude. Encore aujourd'hui, des écoles de formation offrent à des prix ridicules, soit environ 500 \$, un cours garantissant l'obtention de la classe 1. Si on considère les coûts reliés à l'utilisation de l'équipement et au salaire de l'instructeur, cela nous indique le niveau de la qualité de la formation qui est donnée dans ces écoles.

Aussi, nous sommes d'avis que des tests périodiques, permettant de vérifier les qualifications du conducteur, seraient souhaitables. À titre d'exemple, plusieurs détenteurs de la classe 1 n'ont pas opéré de véhicule lourd depuis de nombreuses années. Leurs compétences ne correspondent peut-être pas aux standards d'aujourd'hui.

Il n'y a pas que la formation des conducteurs pour assurer un réseau routier plus sécuritaire. Les gestionnaires d'entreprises doivent aussi faire leur part. L'industrie doit réaliser qu'elle oeuvre en société et que, conduire un camion ou un autobus n'est pas seulement une affaire de technique, mais aussi de comportement. Des pressions moins grandes doivent être exercées sur les chauffeurs quant aux délais de livraison. Aussi, les entreprises doivent adopter des politiques de gestion du temps des chauffeurs afin de normaliser le plus possible les heures de travail et de ramener le conducteur chez lui le plus souvent possible.

J'en profite ici pour inciter les décideurs gouvernementaux à ne pas céder devant les pressions de groupes d'intérêts qui voudraient voir adopter des dispositions réglementaires qui auraient pour incidence d'augmenter le nombre d'heures de conduite permises.

Les chauffeurs de camion sont parmi les travailleurs les plus productifs si on compare leur temps de travail à celui des autres travailleurs. Pendant que la majorité de la classe ouvrière travaille en moyenne entre 35 et 40 heures par semaine, les chauffeurs de camion doivent se résigner à travailler de 60 à 70 heures par

place at the turn of the century when a 60-hour work week over six days was the norm.

It is high time that we reduce the work week of truck drivers to a more humane and more modern level.

How many of us would be efficient and alert behind the wheel after having driven 13 hours a day, 70 hours a week? That is a very crucial question when it comes to highway safety.

The regulations currently in effect already give carriers the flexibility they need to meet their obligations. Canadian regulations governing driving hours are already much more liberal than American ones and in my opinion, increasing the allowable number of driving hours would have a major impact on highway safety.

Another way our governments can ensure improved safety on our roads is to establish a predetermined highway network for heavy vehicle traffic. Stations opened around the clock could be set up to monitor this network.

The Teamsters union is still convinced that the integral enforcement of speed limits, more specifically for heavy vehicles, improves safety on the highways and that failure to respect speed limits should result in extremely harsh penalties for offenders.

Technology is another means available to our government to ensure highway safety. Today, trucks can be equipped with electronic devices that assist inspectors in determining if an infraction has been committed, either in terms of allowable driving hours or speeding. We have the technology and only if our governments are willing can it be put to use in the transport industry.

I would also like to mention that most of the impact analyses of the 1987 National Transportation Act were based on statistics such as decreasing revenues, operating ratios, the number of new carriers, bankruptcies and so forth. Very few studies have analysed the social and human repercussions of this law. I do not pretend to want to do so at this time. However, I do know that thousands of well-paid jobs with substantial fringe benefits have been lost forever and replaced by other, more unstable ones.

The trucking industry is in such a shambles that it is having difficulty attracting young, qualified workers to meet its needs. This is happening despite the fact that there are tens of thousands of drivers on unemployment insurance. The trucking industry and its drivers must regain the dignity they have lost as a result of industry deregulation.

The transportation policy proposals that I referred to earlier focus mainly on introducing industry-wide controls.

Ces conditions s'apparentent à celles du début du siècle où la semaine de travail était de 60 heures réparties sur 6 jours.

Il est grand temps de ramener la semaine de travail des chauffeurs de camion à une dimension plus humaine et plus moderne.

Combien d'entre nous seraient efficaces et alertes derrière un volant après avoir conduit 13 heures par jour et 70 heures par semaine? C'est une question très importante pour la sécurité routière.

Les règles actuelles donnent déjà aux transporteurs toute la flexibilité requise pour remplir leurs obligations. Déjà les règles canadiennes en matière d'heures de conduite sont beaucoup plus libérales que les règlements américains et, à mon avis, augmenter le nombre d'heures de conduite permises aurait un impact majeur sur la sécurité routière.

Parmi les autres moyens dont disposent nos gouvernements pour assurer une meilleure sécurité sur nos routes, il y a l'établissement d'un réseau routier prédéterminé pour le trafic de camions lourds, et ce réseau doit être accompagné de postes de contrôle opérant 24 heures par jour.

Le syndicat des «Teamsters» est toujours convaincu que l'application intégrale des limites de vitesse, et plus particulièrement pour les poids lourds, est bénéfique pour la sécurité routière et que le non-respect doit être accompagné de pénalités extrêmement sévères pour les contrevenants.

Toujours dans le domaine des moyens que détient le gouvernement pour assurer la sécurité routière, il y a la technologie. Aujourd'hui, il est possible d'équiper les camions d'appareils électroniques afin d'aider les agents d'inspection à déterminer s'il y a eu infraction quant aux heures de conduite et aux excès de vitesse. La technologie existe et seule la volonté de nos gouvernements peut faire en sorte qu'elle soit appliquée dans l'industrie du transport routier.

J'aimerais souligner que la plupart des analyses des impacts sur la Loi des transports nationaux de 1987 ont porté sur des aspects très statistiques, à savoir, la baisse des revenus, les ratios d'exploitation, le nombre de transporteurs nouveaux, les faillites, et cetera. Très peu d'études ont analysé les répercussions sociales et humaines de cette loi. Je n'ai pas la prétention de vouloir le faire. Cependant, je sais que des milliers d'emplois bien rémunérés avec des bénéfices marginaux importants ont été perdus à tout jamais. Ces emplois ont été remplacés par d'autres au statut très précaire.

L'industrie du camionnage est dans un tel marasme qu'elle n'arrive même plus à attirer une main-d'oeuvre jeune et qualifiée, capable de répondre à ses besoins et ce, malgré que des dizaines de milliers de chômeurs soient inscrits au bureau de l'Assurance-emploi. L'industrie du camionnage et les chauffeurs doivent retrouver leur dignité, cette dignité qui a été perdue par suite de la déréglementation.

Les quelques suggestions de politiques en matière de transport que j'ai mentionnées précédemment portaient essentiellement sur le contrôle de l'industrie.

In my view, it is unacceptable that in a modern society such as ours, we cannot drive safely on our highways because fanatical individuals make up the law.

Truckers are, generally speaking, responsible individuals and it is unfortunate their reputation is tarnished by a slim minority who behave like cowboys. Control policies must be introduced and every effort must be made to put an end to these dangerous practices. These controls must not be viewed by the industry as hindrances, but rather as means of making carriers adopt more responsible attitudes towards the community.

In closing, I would like to say a few words about our government's lack of a global vision and of harmonized policies with regard to the transportation of goods and passengers. There is no Canadian global policy other than the free market concept. This concept has failed in the case of the trucking, airline, railway and marine industries. With a few minor exceptions, Canadian carriers are all struggling for survival. Competition is not only fierce within a particular industry, but a rivalry has emerged between the various types of carriers and the consequences of this have been negative.

Canada is a vast country with a very small population. Developing a global transportation policy where the various modes would complement, rather than compete with, one another is, in our view, the only possible way to achieve sustainable development for our transportation system.

Senator Rivest: Thank you for your presentation. We are indeed dealing with a very serious problem, not only in terms of the viability of the trucking industry, that is the companies and workers involved, but also in terms of safety. I have a series of questions for you.

Right away, I must tell you that I have a CB radio in my truck. I often listen in on truckers. Your testimony and suggestions accurately reflect their day-to-day experiences and the pressures they face.

They are indeed under a tremendous amount of pressure, not only in terms of the number of hours of work they must put in, the profit margins and so forth, but also in terms of the pressure put on them by their employers or even by the market. They are obsessed about whether or not a checkpoint is open. This seems to be a major concern all along highway 20, because truckers are known to take chances, given that have no other choice. I think that you have described their situation quite accurately.

Could you give me the ratio of brokers to truckers. The broker owns his vehicle as opposed to someone who drives for a large company, for example Day & Ross.

Mr. Laporte: The ratio?

Senator Rivest: Yes.

À mon avis, il est inacceptable que, dans une société moderne comme la nôtre, nous ne puissions pas oeuvrer sur nos routes en toute sécurité et ce, en tout temps, parce que des individus au comportement illuminé font la loi.

Les camionneurs sont en général des gens responsables et il est malheureux qu'une infime minorité, au comportement de cowboy, vienne ternir leur réputation. C'est pourquoi tout doit être mis en oeuvre, par le biais de politiques de contrôle, pour mettre fin aux pratiques dangereuses. Ces contrôles ne doivent pas être considérés par l'industrie comme étant des entraves, mais bien des moyens visant la responsabilisation des comportements des transporteurs vis-à-vis la communauté.

En terminant, j'aimerais simplement glisser quelques mots quant au manque de vision globale et d'harmonisation de nos gouvernements en matière de transport des marchandises et des passagers. Il n'existe aucune politique globale canadienne en matière des transports, si ce n'est la loi du marché. Or, cette politique est un échec tant en matière de transport routier, aérien, ferroviaire que maritime. Nos entreprises de transport sont, à quelques exceptions près, toutes en situation de survie. La compétition est non seulement très forte à l'intérieur d'un mode de transport donné, mais elle crée une lutte inter-modale avec des conséquences néfastes.

Le Canada est un vaste territoire très peu peuplé. La nécessité d'une politique globale de transport où les modes seraient en complémentarité plutôt qu'en compétition est, à notre avis, la seule voie possible pour le développement durable de notre système de transport.

Le sénateur Rivest: Effectivement, c'est un des problèmes extrêmement sérieux sur le plan, non seulement de la viabilité de l'industrie du camionnage — il y a des gens qui sont impliqués là-dedans, des entreprises et des travailleurs —, mais aussi sur le plan de la sécurité. J'ai une série de questions à vous poser.

Au départ, je dois vous dire que j'ai un «CB» dans le camion. J'écoute souvent les travailleurs dans l'industrie du transport. Votre témoignage et les propositions que vous avez faites finalement, les chauffeurs de camion le vivent et en parlent quotidiennement avec les pressions qu'ils font.

Et on voit les pressions d'ailleurs très fortes qu'ils subissent, non seulement en termes d'heures de travail qu'ils doivent faire, de rentabilité, et cetera et aussi des pressions que leurs employeurs ou même que le marché leur impose par leur obsession de se poser la question à savoir si le poste de surveillance est ouvert ou pas. Le long de l'autoroute 20, c'est la grande question qui circule parce que, évidemment, ils prennent des chances parce qu'ils n'ont pas le choix. Je pense que vous avez très bien décrit la situation.

Je voudrais vous demander le ratio des «brokers» par rapport aux travailleurs. Le «broker», c'est le type qui est propriétaire de son camion par rapport à ceux qui travaillent mettons pour les grandes entreprises, Day & Ross, et cetera.

M. Laporte: La proportion?

Le sénateur Rivest: Oui.

Mr. Laporte: I would guess that approximately 15 per cent to 20 per cent of truckers in the province of Quebec today are unionized. This means that close to 80 per cent of truckers are salaried employees, operators or non-unionized independent truckers. That would be my guess.

Senator Rivest: I see. In order to reduce the number of hours truckers spend behind the wheel and ease the pressures put on them either by the market or by the employer who wants to turn a profit because of the competitive situation and the regulations in place, have you given any consideration to putting in place a structure for the trucking industry in Quebec or in the other provinces for that matter, a structure somewhat like the one adopted for the construction industry where conditions are spelled out in a general collective agreement? Let us talk specifically about Quebec here.

Mr. Laporte: It is easy for us to get riled up and to demand that the industry be re-regulated, but we know for a fact that the clock will not be turned back. However, as far as the government issuing licenses, and I am not talking here about the Canadian government, but about each government, each provincial or territorial jurisdiction, the criteria must be exceedingly stringent, both in terms of training and the applicant's knowledge of laws and regulations. That is the first point I want to make.

My second point is this: In Canada today, there is a total lack of harmonization in terms of road safety and regulatory policies. We do not even have standard regulations governing the length of rigs. There are no regulations governing the number of hours a trucker can spend behind the wheel, with the exception of the daily 13-hour maximum, or the cycle that truckers must comply with. For example, Alberta, Saskatchewan and Manitoba do not impose restrictions on drivers within a seven- or eight-day cycle. The only rule is that a trucker may drive no more than 13 hours per day. Canadian regulations governing these aspects of the job are far from being uniform and this further compounds the situation.

To be more specific, we would not like to see a system similar to the one in place for the construction industry in Quebec. However, we would like industry requirements to be very stringent. If I were to lose my job tomorrow morning, I have a class 1 licence. I do not even need any financial equity to buy a truck. All I need to do is rent a rig, request a licence and offer my services to a carrier, regardless of whether I am familiar with the regulations or not. We are saying that entry into the industry must be strictly controlled and that knowledge of the regulations must be a pre-requisite.

Senator Rivest: I often see in the Saint-Hyacinthe and Drummondville weekly papers a small add placed by a carrier, whose name will remain anonymous, listing specific driver qualifications. There is an incredible shortage of workers in this region, and I assume that it is the same in other parts of Canada. The requirements listed are knowledge of English and French, and

M. Laporte: Je prétendrais qu'il y a environ 15 à 20 p. 100 de main-d'oeuvre dans le camionnage qui est syndiqué à l'heure actuelle au Québec. Donc, près de 80 p. 100 est opéré par des salariés ou des artisans ou des camionneurs indépendants non-syndiqués. C'est environ cette proportion.

Le sénateur Rivest: C'est ce que vous avez souligné. Pour réduire le temps de travail, libérer au fond le travail du camionneur qui subit les pressions, soit du marché, soit de l'employeur qui veut rentabiliser à cause de la concurrence et de la réglementation dont vous avez parlé, est-ce que vous avez en tête l'idée, par rapport à l'industrie du camionnage au Québec et même dans les autres provinces — mais parlons spécifiquement plus du Québec —, d'une structure un peu comme dans l'industrie de la construction où il y a une convention collective générale?

M. Laporte: Écoutez, il est facile pour nous de monter aux barricades et de réclamer une re-réglementation de l'industrie, mais on sait que, concrètement, on ne retournera pas à cette époque. Cependant, lorsque l'on parle d'émission des permis, lorsque le gouvernement émet des permis d'opération — je ne parle pas du gouvernement canadien, je parle de chaque gouvernement, de chaque juridiction provinciale ou territoriale —, les critères doivent être extrêmement sévères, tant au niveau des assurances que de la formation et de la connaissance du candidat par rapport aux lois et règlements; c'est une chose.

La deuxième chose: il y a un manque d'harmonisation total à l'heure actuelle, au niveau canadien, en matière de contrôle de sécurité routière et en matière de réglementation routière. On n'a même pas une réglementation standard à travers le pays quant à la longueur des équipements. On n'a même pas, non plus, au niveau des heures de conduite, à l'exception de la limite quotidienne de 13 heures par jour, une uniformité par rapport au cycle que doivent respecter les camionneurs. À titre d'exemple, l'Alberta, la Saskatchewan et le Manitoba n'ont aucune limite à l'intérieur d'un cycle de sept jours ou de huit jours que les chauffeurs doivent respecter. Leur seule contrainte est de respecter la limite quotidienne de 13 heures par jour. Alors, il n'y a même pas d'uniformisation au niveau de la réglementation canadienne par rapport à ces questions; c'est très difficile.

Pour répondre plus précisément: non, on ne souhaite pas qu'on aille dans un système comme la construction au Québec, sauf que nous, on considère que l'entrée dans l'industrie doit être très très sévère. Moi, demain matin, je perds mon emploi, j'ai la classe 1; je n'ai même plus besoin d'avoir d'équité financière pour acheter un camion, j'ai simplement à aller le louer pour faire une demande de permis puis aller offrir mes services à quiconque, indépendamment du fait que je connaisse les règlements ou non. Alors, ce qu'on dit nous, c'est que l'entrée dans l'industrie doit être strictement contrôlée par le biais de la connaissance de la réglementation.

Le sénateur Rivest: Je vois souvent dans les hebdomadaires de la région de Saint-Hyacinthe et de Drummondville les spécifications requises — je ne nommerai pas le transporteur qui place sa petite annonce où il y a une pénurie de main-d'oeuvre incroyable, je suppose que dans d'autres régions du Canada, c'est la même chose—: connaissance de l'anglais et du français, des cours,

willingness to take driver-training courses at a cost of \$500, which is totally ridiculous. The Quebec government is, of course responsible for occupational training and Minister Brassard recently made some interesting proposals regarding the trucking industry.

Secondly, as far as occupational training requirements are concerned, what are your expectations of the Canadian government or even of the Quebec government? The shortage of drivers is perhaps the most striking illustration of the malaise that permeates the trucking industry. It is one of the only industries to experience such a shortage of workers. Drivers are not interested in signing on because the job does not pay much and is too pressure-filled, as you described. On the other hand, those who are desperate can find work because there is clearly a demand for unskilled drivers, and we know how this can affect safety.

Mr. Louis Lacroix, President, Teamsters Canada: A Canadian agency provides training through schools which are jointly accredited by employers, the union and the government. Quebec takes the same approach and the process works quite well.

The problem is all of the unaccredited schools which issue licences for \$500. Everyone thinks the number of truck drivers is increasing. However, after a year's time, they vanish from the scene. They thought they could get rich by buying a rig, but once they discovered that they had to change tires and so forth, they realized they were not up to the task and abandoned this field of work.

There are interesting developments taking place in Quebec. It is also intriguing to see what is happening in terms of training at the national level. Much more needs to be done, however. The industry needs to be more tightly regulated.

While we were opposed to industry deregulation, we might have been more receptive to the idea if an international forum on transportation had been held first to ensure that the rules of competition between Canada and the United States were fair and that uniform regulations and adequate controls were in place. If that had been done first, then we could have gone forward with deregulation in the trucking industry. However, deregulation unfortunately came to pass without any of these issues being addressed.

Senator Rivest: Deregulation appears to have benefited those in need of trucks much more than the trucking industry itself. It resulted in lower transportation costs for carriers, but no consideration was given to the consequences deregulation would have on the industry. Is that correct?

[English]

Mr. Lacroix: If I can switch to English, for the benefit of those who have problems following the translation, we are saying that when the industry was deregulated, the biggest problem was that before that took place, there should have been a national forum on

effectivement, de formation professionnelle à 500 \$, ce qui est complètement ridicule. Bien sûr, c'est un domaine qui relève du gouvernement du Québec au niveau de la formation professionnelle. Les mesures que le ministre Brassard, par exemple, a évoquées récemment sur l'industrie du camionnage semblent des pistes intéressantes là-dedans?

Deuxièmement, sur les exigences de la formation professionnelle, qu'est-ce que vous attendez du gouvernement canadien ou même surtout du gouvernement du Québec à cet égard? C'est peut-être l'illustration la plus percutante du malaise dans l'industrie du camionnage. C'est un des seuls secteurs où il y a une pénurie de main-d'oeuvre — dans une situation par ailleurs économique —, où il y a du chômage; pour une raison, parce que les gars ne veulent pas y aller, parce que ce n'est pas payant, parce que c'est trop contraignant, comme vous l'avez décrit. Puis, d'autre part, ceux qui sont très mal pris peuvent y entrer parce qu'il y a une demande sans formation évidemment, avec les conséquences que cela peut avoir sur la sécurité.

M. Louis Lacroix, président, Teamsters Canada: On est associé à la formation par le biais d'un organisme canadien où on accrédite conjointement — employeur, syndicat, gouvernement — des écoles de formation et, au Québec, de la même façon, c'est déjà en marche. Dans ce sens, cela va bien.

Mais le problème demeure toutes ces écoles non approuvées qui, pour 500 \$, émettent des permis. Tout le monde pense qu'il y a beaucoup de gens qui viennent sur le marché, un an après, ils n'y sont plus parce qu'ils pensent qu'ils vont devenir millionnaires en achetant un tracteur. Une fois qu'ils ont acheté leur tracteur et qu'il faut qu'ils changent les roues, les pneus, et cetera, et cetera, au bout d'un an, ils s'aperçoivent tout simplement qu'ils sont incapables de le faire ou ils sortent du marché.

C'est intéressant ce qui se fait au Québec. C'est intéressant aussi ce qui est en train de se faire au niveau de la formation au niveau canadien, mais il faut que cela aille beaucoup plus loin. Il faut que ce soit beaucoup plus réglementé.

Le problème de la déréglementation qu'on a vécue, c'est que même si on était opposé à la déréglementation, la déréglementation aurait pu se faire si d'abord il y avait eu un forum national sur le transport, si on s'était assuré que dans la compétition États-Unis-Canada les règles soient équitables, si on avait uniformisé les règles, s'il y avait eu des moyens de contrôle adéquats. À partir de tout cela, si cela avait été fait d'abord, on aurait pu par la suite déréglementer. Mais, malheureusement, on a déréglementé, puis rien de cela ne s'est fait.

Le sénateur Rivest: Cette déréglementation me semble avoir été faite beaucoup plus pour les gens qui ont besoin des camions que pour l'industrie du camionnage, c'est-à-dire pour baisser les coûts de transport des entreprises, mais sans se préoccuper des conséquences dans l'industrie. C'est cela?

[Traduction]

M. Lacroix: Je passerai maintenant à l'anglais pour ceux qui ont des problèmes à suivre la traduction. Lorsque l'industrie a été déréglementée, il aurait fallu qu'avant la déréglementation, on organise une tribune nationale sur le transport pour que le

transportation so that the federal government, as well as the provinces, could have adapted some similar rules.

The Chairman: Could you elaborate on the national forum, and how much you understand?

Mr. Lacroix: For instance, not all provinces have the same regulations. The hours of work are not necessarily the same in each province, the length of the truck is not necessarily the same in each province, so there are a number of areas where policy varies from one province to the other. As well, inter-provincial transport is under the authority of the federal government.

Therefore, if there were a national forum, which involved the provinces and the federal government, as well as representatives from industry and the unions, we could try to come to some agreement, in national terms, in all those areas. This has never taken place. There have been meetings of transport ministers, but they never really addressed the problem and tried to work it out properly. That is what I meant in terms of a national forum.

Senator Rivest: One last question, if you will allow me.

[Translation]

Senator Rivest: How would you feel if sound regulations were in place to deal with safety and training issues and if more employees in this sector were unionized? This is probably one of the least unionized sector of the industry, given that only 10 per cent or 15 per cent of drivers are unionized. What will happen when American trucks start coming in?

Mr. Lacroix: Perhaps I could answer that question in English.

Senator Rivest: By all means.

[English]

Mr. Lacroix: When the question is asked about the American trucks — it is not only American trucks that we are concerned about. As you are well aware, there is a stay on Mexican trucks coming into the U.S. right now — and that is not going to be forever. We are very well aware that that is not going to hold. Between 80 and 90 per cent of the Mexican trucks that were coming into the U.S. before the stay were non-secured trucks.

Their bills did not indicate properly what was in the truck; they were transporting dangerous material that was not indicated. Those trucks were old, and while they are not all non-secured, 80 per cent of them were non-secure. Those trucks are not just going to stop at the American border. In the West, a lot of those Mexican trucks may go into Canada, in the western part of Canada. We were told that one of the reasons that the stay was put on Mexican trucks coming into the States was that the border people are not equipped to deal properly with all the security problems related to trucks coming in. The same thing is going to happen with trucks coming into Canada from Mexico.

gouvernement fédéral et les provinces adoptent des règles semblables.

Le président: Pourriez-vous nous donner plus de précisions sur cette tribune nationale et sur son importance?

M. Lacroix: Par exemple, les règlements ne sont pas les mêmes dans chaque province. Les heures de travail ne sont pas nécessairement les mêmes dans chaque province, la taille du camion n'est pas nécessairement la même dans chaque province. Il existe donc un certain nombre d'aspects à propos desquels les politiques varient d'une province à l'autre. De plus, le transport interprovincial relève de la compétence du gouvernement fédéral.

Par conséquent, l'organisation d'une tribune nationale à laquelle participeraient les provinces et le gouvernement fédéral, ainsi que des représentants de l'industrie et des syndicats, nous permettrait d'essayer de parvenir à une forme quelconque d'entente, sur le plan national, dans tous ces secteurs. Cela ne s'est jamais fait. Des réunions ont eu lieu avec les ministres des Transports mais ils ne se sont jamais vraiment occupés du problème pour tâcher d'y remédier correctement. C'est ce que j'entends par tribune nationale.

Le sénateur Rivest: Une dernière question, si vous me le permettez.

[Français]

Le sénateur Rivest: Qu'est-ce que vous feriez avec une bonne réglementation au point de vue de la sécurité, de la formation professionnelle, et une beaucoup plus grande syndicalisation effective des travailleurs dans le secteur? À 10 ou 15 p. 100, vous êtes probablement l'un des secteurs les moins syndiqués dans le domaine de l'industrie. Qu'est-ce qui se produira avec les camions américains qui rentrent?

M. Lacroix: Je veux juste parler. peut-être le faire en anglais.

Le sénateur Rivest: Oui, oui, allez-y.

[Traduction]

M. Lacroix: Lorsqu'on pose la question à propos des camions américains, ce ne sont pas seulement les camions américains qui nous inquiètent. Comme vous le savez, on a suspendu l'admission des camions mexicains aux États-Unis pour l'instant, mais cela ne durera pas. Nous savons très bien que cela ne durera pas. Entre 80 et 90 p. 100 des camions mexicains qui entraient aux États-Unis avant la suspension étaient des camions non sécuritaires.

Leurs contrats n'indiquaient pas exactement ce qui se trouvait à bord de leurs camions; certains transportaient des matières dangereuses sans indication à cet effet. Ces camions étaient vieux et 80 p. 100 d'entre eux n'étaient pas sécuritaires. Ces camions ne vont pas se contenter d'arrêter à la frontière américaine. Un grand nombre de ces camions peuvent entrer au Canada, par l'Ouest. On nous a dit que l'une des raisons pour lesquelles on a interdit temporairement aux camions mexicains d'entrer aux États-Unis, c'est que les douaniers n'étaient pas équipés pour traiter correctement tous les problèmes de sécurité que présentaient les camions qui entraient au pays. La même chose se produira dans le cas de camions en provenance du Mexique qui entreront au Canada.

So you do not only have the problem of all the owner-operators coming in from the U.S., where regulations, by the way, are not the same, the competition is not the same, because they are allowed to do certain things in Canada we are not allowed to do in the U.S., you have all those owner-operators coming into Canada, coming in and going out. I do not know how you manage to secure that properly; but you are going to have. On top of that, soon Mexican drivers will be coming in, and that is frightening, because I have seen videos on some of those trucks crossing the border in the U.S., and if they cross into Western Canada, I do not know what is going to happen there.

Then there is the question of adaptation, with respect to those Mexican drivers to our laws, understanding the language, and so on.

[Translation]

Mr. Laporte: To add to Mr. Lacroix's answer, current American immigration laws do not allow Canadians to make deliveries on a point-to-point basis within the United States. This is considered cabotage and unless you have a work permit, you are not allowed to engage in this activity in the United States.

However, Americans are currently allowed to engage in two types of activities in Canada: repositioning movements and incidental movements. This creates a problem, in that Mexicans will no longer be able to engage in cabotage activities in the United States because of the immigration laws any more than Canadians can. However, in future Mexican truckers could reposition themselves within Canadian borders in order to take on loads on U.S. soil and then return to Mexico. This is going to be a major problem which Canadian authorities will need to address.

Canadians currently do not enjoy the same access to the U.S. market as American truckers have to our market. This existing problem will undoubtedly intensify — I do not know to what degree — when Mexicans gain access to this market. It is an interesting point and an important one which government officials will have to consider.

Senator Bacon: I have to admit that I find your brief very realistic. As we travel around the country, we hear many things and I find that your presentation reflects what we are hearing. We understand that you are concerned about safety issues.

Since the deregulation of the industry in 1987, the provinces and the federal government have tried to develop a national safety code for the trucking industry which would look at setting uniform hours of work and acceptable load limits. Are you favourable to the idea and why has it taken so long to develop a code like this?

Mr. Laporte: Yes, we support this idea. The National Highway Safety Code was developed by the Canadian Council of Motor Transport Administrators, or CCMTA. These are, however,

Il n'y a donc pas seulement le problème de tous les propriétaires exploitants en provenance des États-Unis où d'ailleurs les règlements sont différents, la concurrence est différente, parce qu'ils sont autorisés à faire certaines choses au Canada que nous ne sommes pas autorisés à faire aux États-Unis, il y a tous ces propriétaires exploitants qui entrent au Canada et qui sortent. Je ne sais pas comment on arrivera à assurer la sécurité à ce niveau, mais il faudra le faire. De plus, bientôt, des chauffeurs mexicains entreront au Canada et c'est une perspective terrifiante parce que j'ai vu des vidéos sur certains de ces camions qui franchissent la frontière aux États-Unis et s'ils arrivent dans l'Ouest du Canada, je ne sais pas ce qui se passera.

Puis il y a la question de l'adaptation de ces chauffeurs mexicains à nos lois, la compréhension de notre langue et ainsi de suite.

[Français]

M. Laporte: Peut-être en complémentarité à la réponse de M. Lacroix, j'ajouterais que les lois de l'immigration américaine, à l'heure actuelle, ne permettent pas aux Canadiens de faire des livraisons, de point à point, à l'intérieur du territoire américain. C'est considéré comme du cabotage et si vous faites du cabotage aux États-Unis, vous n'avez pas les permis de travail, donc vous n'avez pas le droit de faire cela.

Les Américains, par contre, à l'heure actuelle au Canada, ont le droit de faire deux types de mouvement: des mouvements de repositionnement et des mouvements incidentaux. Et le problème que cela occasionne, c'est que les Mexicains ne pourront pas faire plus de cabotage aux États-Unis à cause des lois de l'immigration, pas plus que les Canadiens. Cependant à l'avenir, il risque d'y avoir des mouvements de repositionnement de camionneurs mexicains à l'intérieur du territoire canadien pour être capable de prendre des chargements en sol américain et retourner au Mexique. Et cela va être un problème important auquel les autorités canadiennes vont devoir s'adresser.

À l'heure actuelle, les Canadiens n'ont pas le même accès au marché américain que les Américains ont accès à notre marché. C'est déjà un problème, mais le problème va être amplifié — je ne sais pas de combien — lorsque les Mexicains pourront le faire. Alors c'est un point intéressant et important auquel nos autorités gouvernementales vont devoir s'adresser.

Le sénateur Bacon: Moi, je dois vous dire que je trouve votre mémoire très réaliste parce qu'on se promène un peu, on entend bien des choses et je trouve que cela colle à la réalité de ce qu'on entend. Et on comprend votre préoccupation par rapport à la sécurité.

Depuis la déréglementation en 1987, les provinces et le gouvernement fédéral ont essayé de développer un code national de sécurité pour l'industrie du camionnage qui pourrait étudier les heures uniformes de travail, les limites de chargement qui pourraient être acceptables. Est-ce que vous êtes en faveur d'un tel code et pourquoi cela a-t-il pris tant de temps pour le développer? Pourquoi est-ce si long à le développer?

M. Laporte: Oui, on est favorable. Le Code national de sécurité routière est le fruit du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé, le CCNTA en anglais. Cependant, ce

national standards and compliance is not mandatory in every province.

In other words, if one jurisdiction, be it Ontario, Quebec, Saskatchewan or Alberta, decides that this standard does not correspond to reality or deems that it is not in their interest, politically speaking, to include this standard in the regulations, then it does not.

The problem is that we draft very nice documents — the National Highway Safety Code is marvellous — but we do not enforce compliance because some provinces —

Senator Bacon: Is the Code enforceable?

Mr. Laporte: It is, because to some extent, some provinces do enforce it. For example, Ontario and Quebec, the two largest trading partners in Canada, have set relatively uniform standards with respect to the number of hours drivers can stay behind the wheel. Why are there no uniform standards when it comes to rig length? Is there a logical reason for this? Where there is a certain interest in complying with an aspect of the national Code, then the provinces comply, but when this goes against their interests, then they do not comply. That is the fundamental problem with the administration of highway safety. The decentralization of the Canadian federation creates problems today and there is no national agency responsible for imposing uniform national standards across the country. That is the basic problem.

Senator Bacon: Are you telling me that there are problems because this matter falls under provincial jurisdiction?

Mr. Laporte: The problems do not stem from the fact that this comes under provincial jurisdiction, but rather from the fact that the provinces are unable to agree amongst themselves on how to enforce the code. The point is not whether this should be under federal or provincial jurisdiction, but that there should be agreement on the integral enforcement of standards which, in theory, each province has agreed to and has had a hand in drafting through the Canadian Council of Motor Transport Administrators.

Senator Bacon: Would you go so far as to recommend that the Conference of Provincial Ministers of Transport take a closer look at this?

Mr. Laporte: Absolutely.

Senator Bacon: And propose solutions.

Mr. Laporte: Absolutely.

Senator Bacon: In your brief, you mentioned unionized drivers. You stated that 20 per cent of drivers were unionized, if my memory serves me correctly.

Mr. Laporte: Approximately 20 per cent.

Senator Bacon: You also stated that unionized drivers were not required to work overtime because they could refuse to drive if they were tired. They can also refuse to haul too heavy a load. They do not have to exceed the speed limit because of delivery pressures.

son des standards nationaux et l'application de ces standards n'est pas obligatoire d'une province à l'autre.

En d'autres termes, si une juridiction — si l'Ontario, le Québec, comme cela peut être la Saskatchewan, l'Alberta — décide que ce standard ne correspond pas à leur réalité ou juge que, politiquement, on n'a pas intérêt à adopter ce standard dans notre réglementation, on ne l'adopte pas.

Alors, le problème qu'on a, c'est qu'on développe de très beaux documents... le Code national de sécurité routière est fantastique. Cependant, il n'est pas appliqué. Il n'est pas appliqué parce que certaines provinces...

Le sénateur Bacon: Est-ce qu'il serait applicable?

M. Laporte: Il le serait parce que, dans certaines mesures, des provinces l'appliquent. L'Ontario, le Québec, par exemple, qui sont les deux plus grands partenaires commerciaux au Canada, ont par rapport aux heures de conduite, par exemple, des heures de conduite relativement uniformes. Pourquoi est-ce que, par rapport aux longueurs des véhicules, il n'y a pas uniformité. Pourquoi? Est-ce qu'il y a une raison logique? Alors, ce que je veux dire, c'est que dans certains aspects du code national, là où il y a un intérêt, on l'adopte et, là où il n'y a pas d'intérêt ou cela va contre les intérêts de cette province, on ne l'adopte pas. C'est le problème fondamental de l'administration de la sécurité routière. La décentralisation de la Fédération canadienne cause ces problèmes à l'heure actuelle et il n'y a aucun organisme national chargé d'imposer des normes nationales uniformes à travers le pays. C'est le problème fondamental.

Le sénateur Bacon: Êtes-vous en train de me dire que, parce qu'on laisse cela aux provinces, on a des problèmes?

M. Laporte: Ce n'est pas le fait que c'est laissé aux provinces; c'est le fait que les provinces sont incapables de s'entendre entre elles pour l'application de ce code. Le point n'est pas de savoir si c'est de juridiction fédérale ou provinciale, mais qu'on s'entende sur l'application intégrale d'un standard auquel, en principe, on a adhéré et auquel, en principe, on a participé à la rédaction au niveau du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé.

Le sénateur Bacon: Iriez-vous jusqu'à nous suggérer de recommander à la Conférence des ministres provinciaux du transport de regarder cela de plus près?

M. Laporte: Absolument.

Le sénateur Bacon: Et de trouver des solutions.

M. Laporte: Absolument.

Le sénateur Bacon: Dans votre mémoire, vous parlez des conducteurs qui sont syndiqués. Vous nous avez dit qu'il y a 20 p. 100 de syndiqués, je pense, si j'ai retenu le nombre.

M. Laporte: À peu près.

Le sénateur Bacon: Vous dites qu'ils ne sont pas obligés de faire des heures supplémentaires parce que, à cause de leur syndicalisation, ils peuvent refuser de conduire quand ils sont fatigués. Ils peuvent aussi refuser de transporter des chargements qui sont trop lourds. Ils ne sont pas obligés de faire des excès de vitesse même s'il y a des pressions pour les délais de livraison.

Are you saying then that trucking accidents are caused by the 80 per cent of drivers who are not unionized? The highways are in rougher shape than they once were. Automobile drivers are also worried when they encounter or have to share the road with large rigs. Is the union the answer to these problems? Ask the Teamsters.

Mr. Lacroix: Setting aside the fact that we are somewhat biased, let us look to the facts for an answer to this question. Consider many of the larger carriers, for example, Robert in Quebec. This company's trucks are equipped with monitoring devices and when the driver exceeds a certain speed limit, he automatically goes on report.

Senator Bacon: These devices are installed on the trucks.

Mr. Lacroix: And the drivers are subject to fines and disciplinary action. The fact that they are unionized has nothing to do with it. Unionized carriers have adequate controls in place to ensure compliance with the provisions of the collective agreement and with highway standards.

Then there are the inspectors — and we often see this — who monitor the situation. They know very well that it is much easier to fine an established unionized company than an independent. Given all the problems that this entails, the independent may never bother to pay his fine. If the carrier happens to be American, then it is even worse. More often than not, the unionized carriers are singled out. They are the ones that are targeted for spot checks.

Another thing we see, and we describe this clearly in our brief, is the owner-operator who in order to turn a profit, must work 70 to 80 hours a week. There is no question that his working conditions are unsafe. I recall one accident in the Hippolyte-Lafontaine tunnel. Everyone was talking about it and complaining about untrained drivers. The trucker in question was an independent from New-Brunswick. I believe the evidence showed that he had taken stimulants to stay awake as long as possible. The likelihood is great that the vast majority of major accidents involve independent truckers because, by force of circumstance, these drivers do not work under the safest of conditions in terms of their rig, their level of fatigue and so forth.

Mr. Laporte: Our collective agreements stipulate that before heading out, a driver must inspect his vehicle. He is paid for doing this inspection. I believe the rate is between \$5 and \$10 and this task can take anywhere from ten minutes to half an hour. Drivers must inspect their vehicle in order to —

Senator Bacon: Are they trained to do the inspection?

Est-ce que cela veut dire que les accidents qu'on voit avec le camionnage sont causés par les 80 p. 100 qui ne sont pas syndiqués? Les routes sont un peu plus délabrées qu'elles ne l'étaient. Il y a la crainte peut-être aussi des automobilistes quand ils rencontrent ou quand ils partagent la route avec des poids lourds. Le syndicat est-il la réponse à tout? Demandez-cela aux «Teamsters».

M. Lacroix: Écoutez. Si vous laissez de côté simplement le fait que, bien sûr on a un parti pris, mais si vous laissez cela de côté, il y a des réalités qui vont répondre à cette question. Prenons, par exemple, beaucoup des plus gros transporteurs, Robert au Québec par exemple. Il a des moyens de contrôle sur ses camions où le chauffeur ne peut pas dépasser une certaine vitesse, sinon automatiquement il y a un rapport.

Le sénateur Bacon: Les contrôles sont installés sur les camions.

M. Lacroix: Et il y a une pénalité et une mesure disciplinaire. Alors, ce n'est pas parce qu'ils sont syndiqués mais c'est parce que les compagnies syndiquées ont des contrôles adéquats pour s'assurer que, en fait, ce sur quoi on s'est entendu par la convention collective est respecté. Et aussi que les normes routières sont respectées.

L'autre phénomène c'est que les inspecteurs — et cela, on le voit souvent — qui ont à faire le contrôle, des fois, savent très bien que c'est beaucoup plus facile de pénaliser une compagnie syndiquée qui est établie que de pénaliser un indépendant qui, lui, ne paiera peut-être jamais son amende avec tous les problèmes que cela incombe. Puis si c'est un Américain, c'est encore pire. Alors, ce qui arrive, c'est que plus souvent qu'autrement, on frappe sur les compagnies syndiquées. Ce sont eux qui sont vérifiés.

Puis en plus, on ajoute au phénomène que, pour être rentable — le document l'explique très bien —, un indépendant, qu'on appelle un «owner-operator», doit travailler de 70 à 80 heures par semaine. C'est sûr qu'il doit travailler dans des conditions qui ne sont pas sécuritaires. Je me rappelle un accident qui était survenu dans le tunnel Hippolyte-Lafontaine, tout le monde nous en parlait et nous disait: maudit, les chauffeurs, vous n'avez pas de formation. C'était un indépendant, c'était quelqu'un qui venait du Nouveau-Brunswick. Cela a été démontré, je pense, qu'il avait pris des activants pour rester éveillé le plus longtemps possible. Or oui, pas tous, mais la grande majorité des gros accidents, il y a des chances que ce soit des indépendants qui, par la force de nature, ne travaillent pas dans les meilleures conditions sécuritaires au niveau de leur camion, au niveau de leur fatigue, et cetera.

M. Laporte: Dans les modes d'opération, dans nos conventions collectives, un chauffeur, avant de partir, avant de quitter son point, doit procéder à une inspection de son véhicule, puis il touche une rémunération pour cela. Je pense que cela va de 5 à 10 \$ si cela prend une demi-heure, si cela prend 10 minutes. L'idée, c'est qu'il y a une obligation de vérifier son véhicule pour savoir si...

Le sénateur Bacon: Est-ce qu'il a la formation pour faire l'inspection?

Mr. Laporte: Yes, they do receive the required training. The driver checks his vehicle to ensure that the brake lines are in proper working condition. He checks the wheel lugs and ensures his load is properly secured. Not only does his collective agreement provide that he be paid for doing the inspection, but it also requires him to inspect his vehicle.

Non-unionized drivers simply want to get going as quickly as possible because they must be out on the road in order to earn money. Heading out as quickly as possible is the primary objective. They may not necessarily take the time to inspect their vehicle.

I invite you to read the newspapers. Look at all the accidents that have occurred in the past two or three years and you can draw your own conclusions.

Senator Bacon: We travel between Laval and Ottawa and we can see for ourselves.

Mr. Laporte: I understand.

Mr. Lacroix: Speaking about the percentage of unionized drivers, the number of such drivers on long haul routes is declining. Virtually all of them are being replaced by brokers because of the rates. A sector that was once under federal or interprovincial jurisdiction is now increasingly handled by owner-operators and less and less by unionized drivers.

Mr. Laporte: Moreover, competition from the rail industry is very strong on long haul routes.

Senator Bacon: Is competition that fierce?

Mr. Laporte: Yes, absolutely. Today's technology is geared more to intermodal transportation. That is why many of our transportation companies are focusing on more local routes such as Montreal, Saint-Hyacinthe, Saint-Jérôme and Sainte-Agathe. Drivers do not have to lay over on these routes.

Today, the long haul market between Montreal and Vancouver or to destinations in the United-States is, as Louis mentioned, more the domain of the owner-operator or of the railway industry which oversees deliveries.

Another phenomenon that we must contend with is odd loads. Owner-operators are very reluctant to take odd loads because this means they must make numerous stops. When they are not on the road, they are not making money. Therefore, the attraction is not as great for them.

Senator Bacon: I have one final question that I ask everyone, not only you. In the United States, truckers must submit to alcohol and drug testing. Do you think there should be a similar program in place for truckers in Canada?

Mr. Laporte: No.

Senator Bacon: Would you care to tell me why?

Mr. Lacroix: Because that is not the real problem. In fact, it is non-existent. I believe the government conducted a study, which

M. Laporte: Oui, il a la formation. Et il fait le tour de son véhicule, vérifie si les boyaux pour le système de freinage sont en ordre. Il vérifie si les boulons pour les roues, tout est correct, si le véhicule est bien arrimé et tout cela. Alors, lui, non seulement il est payé pour le faire parce que sa convention collective le paie, mais aussi il a l'obligation de le faire.

Celui qui n'est pas régi par cela, lui, son but c'est d'aller sur la route le plus rapidement possible parce que son véhicule doit rouler pour que son revenu rentre. Alors, son intérêt, c'est d'embarquer sur la route le plus rapidement possible. Il ne prendra pas nécessairement le temps de faire le tour de son véhicule.

Et je vous invite à lire les journaux. Vous avez les mêmes médias, les mêmes journaux que nous et faites le tour des accidents récents depuis les deux ou trois dernières années, et puis tirez vos propres conclusions.

Le sénateur Bacon: On fait de la route entre Laval et Ottawa, on le voit.

M. Laporte: Oui, oui, je comprends.

M. Lacroix: Et l'autre phénomène aussi quand on parle de taux de syndicalisation, on est en train de perdre les chauffeurs syndiqués sur ce qu'on appelle le longue distance. Le longue distance est presque tout remplacé par des «brokers» à cause des taux, bien sûr. Alors, ce qui est de juridiction fédérale, en fait, l'interprovincial, c'est de plus en plus des «owner-operators» et de moins en moins des chauffeurs syndiqués.

M. Laporte: En plus, la compétition du rail est très forte sur le longue distance.

Le sénateur Bacon: Est-ce que vous la sentez à ce point-là?

M. Laporte: Oui, absolument. Les moyens techniques aujourd'hui sont plus adaptés à l'intermodal. Mais c'est pour cela qu'on voit beaucoup de nos compagnies de transport se diriger vers du transport beaucoup plus local: Montréal, Saint-Hyacinthe, Saint-Jérôme, Sainte-Agathe, où le chauffeur peut revenir.

Le longue distance Montréal-Vancouver ou vers les longues destinations aux États-Unis, est beaucoup plus effectué aujourd'hui, comme Louis le mentionnait, par le «owner-operator» ou le train qui prend charge de ces livraisons.

Il y a aussi l'autre phénomène des lots brisés puis des lots pleins. Les camionneurs artisans sont très peu enclins à prendre des charges de lots brisés parce qu'ils doivent faire différents arrêts. Alors, pour eux, lorsqu'ils arrêtent, la rémunération n'est pas là. Alors, ils sont moins intéressés à faire cela.

Le sénateur Bacon: J'ai une dernière question que je pose à tout le monde; pas seulement à vous. Aux États-Unis, on introduit quand même des tests d'alcool et de stupéfiants pour les camionneurs. Est-ce que vous favorisez un programme pour les camionneurs à l'intérieur du Canada?

M. Laporte: Non.

Le sénateur Bacon: Vous allez me dire pourquoi?

M. Lacroix: Non, parce que c'est un faux problème. C'est un problème en fait qui n'existe pas. Une étude avait été faite — je

we could send to you. It involved stopping drivers and asking them to voluntarily submit to testing.

Senator Bacon: You are talking about random testing.

Mr. Lacroix: The study found that only 1 per cent of drivers had a problem. Therefore, this is not the real issue here. The only thing that testing will accomplish is create another kind of problem. The question is, who will comply with the testing? Again, it will be the unionized companies which are organized and capable of bringing in some controls. How will you go about checking the independents on the road? Again, they will manage to escape these controls. This will only mean more restrictions for unionized drivers, namely the individuals who inspect their vehicles, comply with work standards and follow the speed limit. The independents, on the other hand, will get off scot-free.

Senator Bacon: What steps do unionized companies now take? Do they have an inspection program in place? What happens if unionized drivers are involved in an accident? What steps are taken if by some unfortunate turn of events, the driver is found to be under the influence of drugs or alcohol?

Mr. Lacroix: First of all, we must comply with U.S. law in the case of our drivers who go to the United States. There are already provisions in place for dealing with a situation like this.

Senator Bacon: Yes, but what happens in Canada?

Mr. Lacroix: There is no such program in place in Canada. For that matter, there is no program in place to deal with drivers on the road, except if you are involved in an accident and the police believe that you were driving under the influence. In this case, a test will be administered. The same thing applies to truck drivers. They fall into the same category as automobile drivers. However, as far as we are concerned, substance abuse is not a problem in the trucking industry.

Senator Bacon: So you are telling me then that unionized drivers have no drug or alcohol problems?

Mr. Laporte: What we are trying to say is that you are wrong to think all highway safety problems will be resolved if drug testing is introduced. A driver may test negative and his record may be clear because he never took any drugs or alcohol. However, the brakes on his vehicle may be defective and as such, he is as dangerous, if not more dangerous, than any other driver on the road. What we are trying to say is that it is wrong to think that drug testing is the solution to all highway safety problems.

Secondly, according to the study referred to by Louis, the percentage of drivers with a problem is extremely slim. We are not saying that the problem is non-existent, but there are so few drivers with a substance abuse problem that it would be wrong to think that testing will resolve all of our problems.

pense que c'est une étude gouvernementale, on pourrait vous la faire parvenir — où on arrêterait les chauffeurs et on leur demandait volontairement de se soumettre à cela.

Le sénateur Bacon: C'est-à-dire «at random», c'est cela.

M. Lacroix: Je pense que le pourcentage des gens qui avait un problème, c'était comme 1 p. 100. Alors, c'est un faux problème; c'est un problème qui n'existe pas. Et la seule chose que cela va faire, cela va encore créer un autre problème important. On se pose — vous posez la question: qui va respecter cela? Et cela sera encore les compagnies syndiquées qui sont organisées, où ils peuvent faire des contrôles. Et comment allez-vous faire pour vérifier les indépendants qui sont sur la route? Eux autres vont échapper encore à cela. Cela va être encore une contrainte de plus sur ceux qui sont syndiqués, ceux qui vérifient leurs camions, ceux qui ont des normes de travail, ceux qui respectent les limites de vitesse. Bien eux, on va leur rajouter encore une norme alors que tous les indépendants, eux autres, vont s'en sauver.

Le sénateur Bacon: Mais, M. Lacroix, les compagnies où il y a des syndiqués, comment font-elles? Est-ce qu'elles ont un programme à l'intérieur de cette compagnie pour des vérifications? Est-ce qu'il y a un programme si jamais il y a un accident, un des chauffeurs syndiqués, cela peut arriver un accident. Et s'il était, par malheur, sous l'influence des drogues ou de l'alcool, est-ce qu'il y a des choses qui se font là-dessus chez vous?

M. Lacroix: D'abord, on doit respecter la législation américaine en ce qui concerne nos chauffeurs qui vont aux États-Unis. Cela est déjà prévu.

Le sénateur Bacon: Oui, mais au Canada?

M. Lacroix: Mais au Canada, non. Il n'y a pas de programme de vérification, pas plus d'ailleurs qu'il y en a pour les automobilistes sur le chemin, sauf si vous avez un accident et que la police pense que vous êtes sous une influence quelconque. Un test sera fait. C'est la même chose pour le chauffeur de camion. Or le chauffeur de camion est au même palier, si on veut, que les automobilistes. Mais nous, on dit que ce problème n'existe pas.

Le sénateur Bacon: Non, mais là, vous êtes en train de me dire qu'il n'y a aucun problème d'alcool ou d'influence de drogues dans votre syndicat?

M. Laporte: Ce qu'on essaie de dire, c'est que c'est un faux problème en pensant qu'on va régler tous les problèmes de sécurité routière en adoptant des tests de drogue. Qu'un chauffeur soit testé négatif puis que son dossier soit blanc parce que, oui, il n'a pas pris de drogue, aucun alcool, d'accord, mais que ses freins sur son véhicule soient défectueux, il est aussi dangereux, sinon plus dangereux, que n'importe quel autre chauffeur sur la route. Alors, ce qu'on essaie de dire, c'est que c'est fausser la donnée en pensant que les tests de drogue sont la solution à l'ensemble des problèmes de sécurité routière.

Deuxièmement, Louis mentionnait que l'étude soulignait que le pourcentage est quasiment inexistant. On ne dit pas qu'il est inexistant, mais tellement minime, que c'est fausser la réalité que d'essayer d'avancer que les tests vont solutionner l'ensemble des problèmes.

In our opinion, steps must be taken to ensure that highway controls are in place, that drivers respect the standards governing the number of hours they can spend behind the wheel and that if they exceed the allowable number of hours, fines should be so harsh that they will not be able to operate a vehicle. Perhaps this will serve as an incentive not to ingest stimulants to remain awake. Do you understand what I am saying?

Senator Bacon: Yes.

Mr. Laporte: Instead of focusing on drug testing, we should be emphasizing instead measures to control our highways, the number of hours drivers spend behind the wheel and the mechanical condition of vehicles.

Once we have addressed these issues, we will likely have resolved 80 per cent of the problems associated with unfair competition between the various carriers in the trucking industry.

Senator Bacon: Do these problems in fact stem from competition?

Mr. Laporte: From unfair competition. When carriers comply with the regulations, they incur certain costs. Those which disregard the regulations do not incur these costs. The law-abiding drivers must contend with unfair competition. That is what I mean.

We must ensure that competition is fairer, that all carriers comply with the laws and regulations — in other words, that they respect the rules of the game.

Mr. Lacroix: I would just like to stress one final point. If we look at federal-interprovincial jurisdiction, we note that 80 per cent of the interprovincial traffic is handled by independent owners, that is by individuals who own one vehicle. Testing for drugs or other substances is done periodically by employers. Random testing works for unionized companies or for those that are well organized. However, for the 80 per cent of drivers who are independents, what do you propose? Do you propose that they test themselves? You have your answer.

Senator Bacon: I am truly surprised to hear that 80 per cent of the drivers are independents versus 20 per cent unionized. That explains many things.

Mr. Lacroix: Yes, it does.

Mr. Laporte: Twenty per cent is an optimistic figure.

Senator Bacon: Are you an optimist?

Mr. Laporte: This is a very optimistic figure, but we are talking about Quebec. In the case of some other provinces, the figure is possibly lower than that.

Senator Bacon: Less than 20 per cent?

Nous, on considère que l'on doit s'assurer qu'il y ait des contrôles routiers, que les gens respectent les heures de conduite et que s'ils se font prendre en dépassant les heures de conduite, les pénalités soient tellement sévères qu'ils ne pourront pas opérer un véhicule. Simplement cela, cela va être un incitatif peut-être à ne pas être tenté à prendre des substances pour rester réveillé. Vous comprenez ce que je veux dire?

Le sénateur Bacon: Oui, oui.

M. Laporte: Alors, plutôt que de focaliser sur les tests de drogue, on devrait plutôt mettre l'emphasis sur les contrôles routiers, le contrôle des heures de conduite, puis les contrôles sur l'état mécanique des véhicules.

Et lorsqu'on aura réglé ces deux aspects de l'industrie, on aura probablement réglé 80 p. 100 des problèmes de la concurrence inéquitable entre les types de transporteurs dans l'industrie du camionnage.

Le sénateur Bacon: Parce qu'en fait, tout cela vient de la concurrence?

M. Laporte: Une concurrence qui est inéquitable. Lorsque les transporteurs respectent la réglementation, ils font face à des coûts qui sont reliés à cela. Et ceux qui ne la respectent pas n'ont pas ces coûts. Et en n'ayant pas ces coûts, ils peuvent mener une concurrence déloyale par rapport aux autres. Alors, c'est un peu l'idée.

Mettez la concurrence plus loyale, plus équitable, en faisant en sorte que l'ensemble des transporteurs respectent les lois et les règlements, puis qu'ils jouent la «game», comme on dit, en respectant les règles du jeu.

M. Lacroix: Je veux juste revenir encore une fois là-dessus, en dernier. Si on regarde la juridiction fédérale-interprovinciale, on réalise que 80 p. 100 mettons du transport routier interprovincial est fait par des propriétaires indépendants, c'est-à-dire des gens qui ont juste un camion. Les contrôles périodiques au niveau de la consommation de drogues ou de matières semblables, signifient que l'employeur, d'une façon non déterminée — c'est-à-dire sans que la date soit annoncée — fait périodiquement des vérifications. Cela va fonctionner pour les compagnies syndiquées ou les compagnies bien structurées. Mais les indépendants qui sont 80 p. 100, comment vont-ils faire? Ils vont se vérifier eux-mêmes? Alors, vous avez votre réponse.

Le sénateur Bacon: Non, c'est parce que je suis vraiment surprise du nombre quand on dit 20 p. 100 par rapport à 80 p. 100. Cela nous fait comprendre bien des choses.

M. Lacroix: C'est exact.

M. Laporte: Je peux même vous dire que 20 p. 100, c'est un chiffre optimiste.

Le sénateur Bacon: Vous êtes un optimiste?

M. Laporte: C'est un chiffre très optimiste, puis on parle du Québec. Si on va dans certaines autres provinces, c'est possiblement moins que cela.

Le sénateur Bacon: Moins que 20 p. 100?

Mr. Laporte: Possibly, yes. The important thing is to understand that we do not wish to attack independent truckers outright. Everyone is entitled to earn a living.

Senator Bacon: We understand that. That is why we have called you here.

Mr. Laporte: Everyone is entitled to earn a living. However, we also feel that it is very important for everyone to respect the rules of the game. Again, I am not trying to defend them; but drivers have a tremendous amount of pressure exerted on them by the shippers and by employers.

Efforts must be made to make not only the drivers but the companies as well more aware of their responsibilities. If the carrier, who assumes responsibility for the driver, whether he is an independent or not, runs the risk of being fined along with the trucker, then it will take steps to ensure that the driver complies with insurance requirements and the criteria governing driving hours and load weights.

Today, when a driver shows up to work for a carrier, quite often he has no way of checking to see if the load is the correct weight or if the laws are being observed. The truck is loaded and the driver is told to head out. If he so much as inquires about load restrictions, quite often he is told to return home and another driver is called in.

Senator Bacon: The carrier finds another driver.

Mr. Laporte: It is very important, therefore, to make shippers as well as truckers take responsibility for their actions.

Senator Bacon: You have shed a great deal of light on the committee's discussions.

[English]

Senator Adams: You mentioned road problems. How are you able to improve maintenance on the highway? Maybe some of the roads should be privatized, instead of being maintained by the provincial government?

What is your opinion?

[Translation]

Mr. Lacroix: No, we do not believe that privatizing the roads is a solution. This would only aggravate the problem. We want to see national standards applied across the board. We certainly would not want to see 32 companies managing 32 different roads. I cannot see this. We did not consider this option, but at first glance, I cannot say that we favour this idea.

[English]

Mr. Laporte: The question is: Will they apply the same regulations? If I own a section of a highway, and I say to the truckers, "If you are ready to pay the price, you will have access to my network or to my road, and it does not really matter if you respect the weight and so on," who will control this? Is it going to be controlled by the private owner? Is it going to be controlled by

M. Laporte: Possiblement, oui. Ce qui est important, c'est de comprendre que notre position n'est pas une attaque en règle contre les camionneurs indépendants. Tout le monde a le droit de gagner sa vie.

Le sénateur Bacon: Non, mais cela, on comprend cela. C'est pour cela qu'on vous a ici.

M. Laporte: Tout le monde a le droit de gagner sa vie. Notre point, c'est que tout le monde doit la gagner en respectant les règles du jeu; et cela, c'est très important. Ces gens — puis encore une fois, ce n'est pas pour les défendre — subissent des pressions énormes des expéditeurs, de leurs employeurs.

Et le concept de responsabilisation, non seulement pour les camionneurs mais également pour les expéditeurs, devrait être appliqué et mis en pratique un peu partout. Du moment où l'expéditeur qui a la responsabilité du camionneur qu'il emploie, que ce soit un indépendant ou non, risque d'être pénalisé au même titre que le camionneur, il va faire en sorte que ce camionneur respecte les critères en matière d'assurances, respecte les heures de conduite, le poids des chargements.

Aujourd'hui, un camionneur se présente chez un expéditeur, bien souvent il n'a même pas le moyen de vérifier si la charge est correcte ou respecte les lois. On charge le camion, puis on dit: tu prends cela, puis tu vas le mener. Puis, si on pose la question: est-ce que la limite de chargement est respectée? Juste poser cette question, bien souvent amène la réponse suivante: bien, retournez chez vous, on va en appeler un autre.

Le sénateur Bacon: On va en prendre un autre.

M. Laporte: Alors, c'est très important aussi de responsabiliser les expéditeurs au même titre que les camionneurs.

Le sénateur Bacon: Non, je trouve que cela nous apporte un bon éclairage dans la discussion que nous avons au niveau du comité.

[Traduction]

Le sénateur Adams: Vous avez parlé des problèmes routiers. Comment peut-on améliorer l'entretien des autoroutes? Peut-être faudrait-il privatiser certaines routes au lieu qu'elles soient entretenues par le gouvernement provincial?

Qu'en pensez-vous?

[Français]

M. Lacroix: Non, on ne croit pas que privatiser les routes cela serait une solution. On pense que cela ne ferait qu'agrandir le problème. Ce qu'on recherche, ce sont des normes nationales appliquées d'une façon adéquate partout. Alors, certainement qu'on ne recherche pas 32 compagnies qui administrent 32 routes différentes. Alors, moi, je ne vois pas. On ne s'est pas penché sur le problème, mais à prime abord on ne serait pas en faveur.

[Traduction]

M. Laporte: La question est la suivante: appliqueront-ils les mêmes règlements? Si je suis propriétaire d'un tronçon d'autoroute et que je dis au camionneur: «Si vous êtes prêt à mettre le prix, vous aurez accès à mon réseau ou à ma route et il n'est pas vraiment important que vous respectiez le poids établi et ainsi de suite», qui contrôlera ce genre de situation? Est-ce que ce

the provincial police? Who will control it? If the rules are the same everywhere, that is one thing, but if they are not going to be the same everywhere, that is going to be a major problem.

Senator Adams: We heard about some of the penalty charges to some of the shippers, for late delivery of goods. We have heard about this in respect of automotive parts. Do you have any information about \$5,000 fines? Do you have any problems with this type of thing? Have you heard about this before? We have been told about the number of hours a driver is allowed to drive in one day — I think it was 13. If there is bad weather, or the driver is delayed for some reason — what will the effect of this be?

Mr. Laporte: That is probably part of a contract between the producers and the manufacturer.

[Translation]

Mr. Laporte: You are talking about the driver's responsibility for making deliveries on time. We are talking about taking responsibility for highway safety code infractions. For example, if a shipper uses a driver and the load weight exceeds the legal limit, the shipper must be held responsible and ordered to pay a fine just like the driver who is operating his vehicle illegally. We are not talking about a fine that would be levied against the driver for failing to deliver 50,000 bolts on time.

The \$10,000 fine in question would be imposed for failure to comply with the laws and regulations governing highway safety.

[English]

Senator Adams: In the meantime, we have heard that the suppliers and owners, not the truckers and the shippers, are more controlling with respect to how they regulate themselves, especially drivers. A driver is allowed to drive for 13 hours a day in Canada; I believe it is ten hours a day that you can drive in the U.S. I think the regulations in the U.S. allow for about a 80,000-pound payload in a semi-trailer; in Canada it is 130,000 pounds and 13 hours driving.

Is it between those two regulations that you have a difficulty, the 50,000 pounds more in Canada than they in the U.S.

[Translation]

Mr. Laporte: Certainly this creates some problems, but here again, it is a matter of logistics. Regarding truck drivers and compliance with driving hours, governments today tend to feel that the problem has become so large that the time has come to refocus our regulations and perhaps adopt new measures.

sera le propriétaire privé? La police provinciale? Qui exercera le contrôle? Si les règles sont les mêmes partout, c'est une chose mais si les règles diffèrent, cela posera un grave problème.

Le sénateur Adams: Nous avons entendu parler de certaines amendes imposées à des expéditeurs qui livrent leurs marchandises en retard. Nous en avons entendu parler en ce qui concerne les pièces pour véhicules automobiles. Avez-vous des renseignements à propos des amendes de 5 000 \$? Est-ce que ce genre de choses vous pose problème? Avez-vous déjà entendu parler de ce problème? On nous a parlé du nombre d'heures par jour pendant lesquelles un chauffeur est autorisé à conduire... je pense que c'est 13 heures. En cas de mauvais temps ou si le chauffeur est retardé pour une raison quelconque, quelles en seront les conséquences?

M. Laporte: Cela fait probablement partie d'un contrat passé entre les producteurs et le fabricant.

[Français]

M. Laporte: La responsabilisation dont vous parlez ne concerne seulement que les livraisons. Nous, la responsabilisation dont nous parlons, c'est une responsabilisation qui s'adresserait par rapport aux infractions au Code de la sécurité routière. À titre d'exemple, si un expéditeur utilise un camionneur et que la charge est excédentaire aux lois et règlements, l'expéditeur doit être responsable et payer une amende au même titre que le camionneur qui fonctionne en illégalité, et on ne parle pas de la question du délai de livraison: Si vous ne livrez pas mes 50 000 boulons à temps, vous devrez payer.

Dix mille dollars d'amende, ce n'est pas par rapport à cela. Lorsqu'on parle de responsabilisation, c'est par rapport aux infractions et au non-respect des lois et règlements en matière de sécurité routière.

[Traduction]

Le sénateur Adams: Entre temps, nous avons entendu dire que les fournisseurs et les propriétaires, et non pas les camionneurs et les expéditeurs, exercent un plus grand contrôle quant à la façon dont ils s'autoréglementent, particulièrement les chauffeurs. Un chauffeur est autorisé à conduire 13 heures par jour au Canada; je crois que c'est 10 heures par jour aux États-Unis. Je pense que les règlements aux États-Unis permettent une charge utile de 80 000 livres pour une semi-remorque. Au Canada, cette charge est 130 000 livres et le nombre maximum d'heures de conduite est de 13.

Est-ce la disparité entre ces deux règlements qui vous dérange, le fait qu'au Canada la charge utile soit de 50 000 livres plus élevée qu'aux États-Unis?

[Français]

M. Laporte: Cela pose certainement des difficultés, mais encore là c'est une difficulté de logistique. Lorsque vous mentionniez les chauffeurs de camion et la question du respect des heures de conduite, à l'heure actuelle, il me semble que la tendance des gouvernements, surtout en matière d'heures de conduite, c'est de dire: écoutez, c'est tellement devenu un monstre incontrôlable qu'on doit réorienter notre réglementation et peut-être adopter des nouveaux concepts.

Australia has developed a fatigue management program for truckers. The problem with this program is that it relies on the basic sense of responsibility of truckers. In other words, it assumes that a trucker will act in a reasonable manner and that when he experiences signs of fatigue, he will pull over or stop at the first motel, get some rest and then the following day or after eight hours' rest, he will head back out on the road. That is all very nice. The problem is that the program only focuses on truckers who are responsible for maintaining their vehicles.

Consider what is happening in Ontario. Trucks are losing their wheels, resulting in accidents and loss of life. To what extent can we rely on truckers taking responsibility for their actions? It is insane to believe that truckers will simply stop when they experience signs of fatigue. They already have trouble making ends meet, what with all the stringent regulations in place. How will eliminating all of this improve the situation with respect to the number of hours spent on the road? Can we rely solely on the drivers and their sense of responsibility? We do not think we can.

[English]

Senator Adams: You were talking about Mexican drivers earlier. Now that we have free trade between Canada, the U.S., and Mexico, can they do anything they want now? You mentioned that some of the Mexican drivers were taking away from some of your drivers, that some loads are taken back down to Mexico, or something like that. I know we had a lot of manufacturing done in Mexico and Canada. Is that where your problem is?

Mr. Laporte: Not yet. They cannot come to Canada, not yet. According to NAFTA, in the year 2000, I think it is, they will be allowed to come to Canada. Since December, or January 1996, they are supposed to be allowed to go certain states — California, Texas, and some border states. However, because President Clinton decided to impose a delay regarding the NAFTA provisions for the trucking industry, the Mexicans are not allowed to enter the U.S., except for a few states. However, in the year 2000 — the American delay is just a temporary one — with full access to the entire North American market, you will certainly see some Mexican drivers who will come to Canada. Keep in mind, also, that some of these people are making \$8 U.S. a day. That is their salary; that is competition.

The Chairman: Eight dollars a day is not competition.

Mr. Lacroix: Well, it is \$8 dollars U.S.

The Chairman: There is a chance that we would not learn much if we went to Mexico and talk to truckers about safety. I am not sure that I mean that that way, the way it sounds. Could I ask you, because you did mention the experiences in Australia: Do

Présentement, il y a un concept en place, en Australie, qui s'appelle le «Fatigue management program» pour les chauffeurs de camion. Le problème avec ce concept est qu'il est basé fondamentalement sur le sens des responsabilités des camionneurs. En d'autres termes, lorsqu'on pense qu'un camionneur va, de façon très raisonnable, lorsqu'il sentira des signes de fatigue, simplement se mettre sur le côté ou aller au premier motel donné, qu'il va se coucher et qu'il va prendre sa période de repos, puis le lendemain ou après huit heures il va pouvoir reprendre la route, c'est très beau. Le problème, c'est qu'on a seulement regardé les camionneurs qui sont responsables de l'entretien de leur véhicule.

Regardez ce qui se produit en Ontario, on perd des roues, cela cause des accidents, cela cause la mort d'individus. Dans quelle mesure est-ce qu'on peut se fier sur le sens des responsabilités des camionneurs? Alors, c'est hallucinant de penser que les camionneurs, lorsqu'ils vont ressentir un signe de fatigue, vont arrêter. C'est hallucinant de penser cela, c'est incroyable. Déjà, ils ont de la misère à arriver au point de vue financier en respectant la réglementation — puis il y en a une réglementation sur papier qui est relativement sévère. Comment voulez-vous qu'on élimine cela puis qu'on pense qu'on va améliorer la question du contrôle des heures de conduite en se fiant uniquement sur les chauffeurs et leur sens des responsabilités? C'est impossible, à notre avis.

[Traduction]

Le sénateur Adams: Vous parliez plus tôt des chauffeurs mexicains. Maintenant que le libre-échange existe entre le Canada, les États-Unis et le Mexique, sont-ils libres de faire tout ce qu'ils veulent? Vous avez dit que certains chauffeurs mexicains étaient en train d'évincer certains de vos chauffeurs, que les mêmes charges étaient expédiées au Mexique, ou quelque chose du genre. Je sais que nous avons beaucoup d'usines de fabrication au Mexique et au Canada. Est-ce là où se situe le problème à votre avis?

M. Laporte: Pas encore. Ils ne peuvent pas encore entrer au Canada. Selon l'ALÉNA, en l'an 2000, je crois, ils seront autorisés à entrer au Canada. Depuis décembre ou janvier 1996, ils sont censés être autorisés à entrer dans certains États: la Californie, le Texas et certains États frontaliers. Cependant, comme le président Clinton a décidé de reporter l'application de certaines dispositions de l'ALÉNA concernant l'industrie du camionnage, les Mexicains ne sont pas autorisés à entrer aux États-Unis, sauf dans quelques États. Mais en l'an 2000 — car la suspension imposée par les Américains n'est que temporaire — avec l'accès complet à la totalité du marché nord-américain, il ne fait aucun doute que des chauffeurs mexicains viendront au Canada. Il ne faut pas oublier non plus que certains d'entre eux touchent 8 \$ U.S. par jour. C'est leur salaire. C'est la concurrence.

Le président: Huit dollars par jour, ce n'est pas de la concurrence.

M. Lacroix: Eh bien! On parle de 8 \$ américains.

Le président: Il y a des chances que nous n'en apprenions pas beaucoup si nous allions au Mexique et parlions de sécurité aux camionneurs. Je ne suis pas sûr que c'est ce que j'ai voulu vraiment dire. Permettez-moi de vous poser la question suivante

you have any knowledge of the safety on the highways in Europe, for example, or in Japan or other parts of the world where this committee might turn to for some guidance?

Mr. Lacroix: I was in London and Paris last week, and basically they are facing the same type of problem that we are facing here in North America. On top of that, they are facing huge competition from former Eastern European countries at this point. The competition is very hard on the trucking industry and they still have problems over the road control, hours of service, width and dimension. They are facing exactly the same problem that we are facing.

Regarding Australia, the Canadian government and the Canadian Trucking Association went to Australia a few months ago. Unfortunately, we were not invited to go there. I do not know why; it would have been very useful and interesting for the unions to see what is going on over there. In any event, I am not in a position to give you an example or give you any information about that Australian fatigue management program.

However, I recommend that you contact Transport Canada, and if you want, I can give you the name of the person in charge of that program at Transport Canada.

The Chairman: Do you have any experience or knowledge of Japan, for example, or other Asian countries.

Mr. Lacroix: No, not for Japan, not Asia.

The Chairman: Coming back to the question of highway maintenance and standards. To what degree is maintenance a contributor to safety or to one's safe operating conditions? Is it less safe to drive in March and April, when the frost is coming out, than it is in July or August? Do potholes make a difference?

Mr. Lacroix: I have no statistics regarding that, but I invite you to consult the CCMTA, the Canadian Council of Motor Transport Administration. Each year it runs an operation called "Road Check", and I think this road check operation is at the end of the summer. I invite you to consult this study. They may have the type of information you are looking for.

As far as we are concerned, this is not an April, May or March problem. Highway safety is a problem all year long for us.

The Chairman: All year round?

Mr. Lacroix: Yes.

The Chairman: Could I move to the question of articulated trucks and ramps. We manage to be able to negotiate the ramps with two trailers, but are the ramps on Canadian highways safe for three, or is there any design problems that you see that perhaps you could flag?

Mr. Lacroix: You are talking about double equipment and things like that. My organization's position is that in some cases it does make sense to have a double-trailer. So wherever the road or wherever the network can take these types of equipment, can

parce que vous avez parlé des expériences qui ont été faites en Australie. Êtes-vous au fait de la sécurité sur les routes européennes par exemple, au Japon ou ailleurs dans le monde. Vers qui ce comité pourrait-il se tourner pour se guider?

M. Lacroix: J'étais de passage à Londres et à Paris la semaine dernière et ces villes font dans l'ensemble face au même problème que nous en Amérique du Nord. En plus, elles sont aux prises avec une forte concurrence de la part des anciens pays de l'Europe de l'Est. La concurrence est féroce dans l'industrie du camionnage et elle éprouve toujours des problèmes en ce qui a trait au contrôle routier, aux heures de service, à la largeur et à la dimension. On peut donc dire que ce sont exactement les mêmes problèmes qui se posent là-bas.

Pour ce qui est de l'Australie, les représentants du gouvernement canadien et de l'Association canadienne du camionnage s'y sont rendus il y a quelques mois. Nous n'avons malheureusement pas été invités à nous joindre à eux. Je ne sais pas pourquoi. Il aurait été très utile et très intéressants pour les syndicats de voir ce qui se passe là-bas. De toute façon, je ne suis pas en mesure de vous renseigner sur le programme australien de gestion de la fatigue.

Cependant, je vous recommande de communiquer avec Transports Canada et, si vous voulez, je puis même vous donner le nom de la personne du ministère qui est chargée du programme.

Le président: Avez-vous de l'expérience ou des connaissances en ce qui a trait au Japon, par exemple, ou d'autres pays asiatiques?

M. Lacroix: Non, ni pour le Japon ni pour l'Asie.

Le président: Pour revenir à la question de l'entretien et des normes en ce qui a trait aux routes. Dans quelle mesure l'entretien contribue-t-il à la sécurité ou aux conditions de conduite sécuritaires? Est-il moins sûr de conduire en mars et en avril, au moment du dégel, qu'en juillet ou en août? Est-ce que les nids-de-poule font une différence?

M. Lacroix: Je n'ai pas de statistiques à ce sujet, mais je vous invite à consulter le CCATM, le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé. Il organise annuellement une campagne de contrôle routier qui se déroule, je crois, à la fin de l'été. Je vous invite à consulter cette étude. Le Conseil a peut-être le genre de renseignements dont vous avez besoin.

Quant à nous, ce n'est ni en avril, ni en mai, ni en mars que la sécurité des routes pose un problème, mais bien toute l'année.

Le président: Toute l'année?

M. Lacroix: Oui.

Le président: Me permettez-vous de vous poser une question au sujet des semi-remorques et des bretelles. Nous parvenons à négocier avec des trains routiers les bretelles des autoroutes canadiennes. Sont-elles sûres toutefois pour un train routier triple ou y a-t-il des problèmes de conception que vous aimeriez peut-être signaler?

M. Lacroix: Vous parlez des trains routiers doubles et de véhicules du genre. De l'avis de mon association, il peut être logique d'utiliser parfois ce genre de véhicule, par exemple là où la route ou le réseau peut accepter ce genre de matériel, là où c'est

accept these types of equipment, wherever it is safe, it is something that can be done. On the other hand, forget about using a double in British Columbia between Whistler and —

You have to look at the highway system. You must ask yourself if the highway is suitable for these types of equipment.

[Translation]

Mr. Laporte: When the highway is well-suited to this type of rig, yes, it is possible. However, it makes no sense to use double trailer rigs on certain roads in British Columbia or Alberta. Nor is it a good idea to use these rigs on the highway between Quebec and Sept-Îles. However, in the Quebec City-Windsor corridor —

[English]

Between Quebec and Windsor, maybe it does make sense and the highway network can take or can accept these types of heavy equipment

The Chairman: Well, your observations generally, then, would pertain to triple —

Mr. Lacroix: Have you ever tried to drive a triple? I have not, but I would not try that.

The Chairman: I suggest that you know that their usage is growing in the United States, and licences to operate them are being sought here in Canada. Some provinces are vigorously opposed and others are giving consideration to issuing some licences. Driving down a straight road a 100 kilometres per hour is one thing; however, when they leave a high-speed ramp or an exit, if they have to go around a corner and the truck is going one way and then you have a first, second and third trailer still going in the other direction, that concerns me.

Mr. Lacroix: Again, I think that as Mr. Laporte was saying, if you knew that they only had to drive in a straight line and if the road was capable of absorbing it, then that would be maybe a different matter.

Mr. Laporte: However, that is not the Canadian reality, other than maybe some very limited areas. A lot of that comes from countries like Australia, where you have a 1,000-mile road going straight down, at least from the movies that I have seen. I have never been there, but in that type of situation, and factoring in good weather, it may make some sense to have a triple trailer on the road. There are some highways in the United States where it may make sense, as well.

So I think in something like that, the logic has to be looked at. There is also the question of traffic on the road. We have to be very careful in looking at those types of situations.

Candidly, I would have to say that when we look at it, we are a little bit divided on the question, because we are in competition with trains and in order to keep our work we keep a bit of an open mind about it; but security-wise, it does not really make any sense, unless you are doing long distance or travelling on a straight road.

sécuritaire. D'autre part, il ne faut pas y penser en Colombie-Britannique entre Whistler et...

Vous devez tenir compte du système routier. Vous devez vous demander si la route convient à ce genre d'équipement.

[Français]

M. Laporte: En d'autres termes, lorsque le réseau routier est capable d'accepter ces types d'équipements, oui, c'est possible, et oui on est prêt à l'accepter, mais cela n'a aucun sens d'utiliser des équipements doubles sur certaines routes de la Colombie-Britannique, par exemple, ou de l'Alberta. Comme ce n'est pas non plus souhaitable que ces équipements se retrouvent sur la route entre Québec et Sept-Îles. Cela n'a aucun sens d'avoir ces équipements double sur ces routes. Par contre, dans le corridor Québec-Windsor...

[Traduction]

Entre Québec et Windsor, c'est peut-être possible et le réseau routier permet l'utilisation de ces équipements lourds.

Le président: Vos observations générales s'adresseraient aux trains routiers triples...

M. Lacroix: Avez-vous déjà essayé de conduire un train routier triple? Ce n'est pas mon cas et je n'essaierais pas de le faire.

Le président: Je suppose que vous savez qu'on les utilise de plus en plus aux États-Unis et que des gens essaient d'obtenir des permis ici au Canada. Certaines provinces s'y opposent carrément tandis que d'autres songent à émettre des permis. Conduire à 100 kilomètres à l'heure sur une route c'est une chose. Là où j'exprime des réserves, c'est lorsqu'un train routier triple quitte l'autoroute par une bretelle et doit effectuer un virage. Le camion se dirige dans un sens tandis que les trois remorques prennent la direction opposée.

M. Lacroix: Encore une fois, comme M. Laporte l'a dit, si l'on savait qu'ils n'ont qu'à conduire en ligne droite et que la route peut absorber ce genre de trafic, ce serait peut-être différent.

M. Laporte: Cependant, telle n'est pas la réalité au Canada aujourd'hui, à l'exception de certaines régions très circonscrites. Il y a beaucoup de ces transporteurs dans des pays comme l'Australie où vous avez des routes rectilignes de 1 000 milles de longueur, du moins dans les films que j'ai vus. Je ne suis jamais allé là-bas, mais dans ce genre de situation et compte tenu des bonnes conditions climatiques, il peut être logique d'utiliser des trains routiers triples. Il y a certaines routes aux États-Unis où cela peut aussi être sensé.

Je pense donc que dans un cas comme celui-là, il ne faut pas perdre de vue la logique. Il y a aussi la question de la circulation sur la route. Nous devons être très prudents lorsque nous examinons des situations de ce genre.

En toute franchise, je dois dire que lorsque nous considérons la question, nous sommes quelque peu divisés. Comme nous soutenons la concurrence des trains et que nous voulons conserver nos emplois, nous gardons toutefois l'esprit très ouvert. En ce qui a trait à la sécurité, à moins que ces trains routiers parcourent de

The Chairman: What about convoying? Could you give us some of your thoughts on more than two, three or four rigs going together, "drafting", or whatever they call it — driving down the highway at the same speed, relatively close together, making it impossible for anybody to pass without dread and fear?

Mr. Lacroix: Again, my first reaction would be that — we have not looked at it, but one of the questions that comes to mind is: Is the road adapted to this type of situation? Already we often see cars having problems with those big trucks, trying to move ahead of them, say, so I am not sure the road system would be adapted to something like this. If you are trying to double-pass ten trucks that are going at a certain speed, that might be difficult; it is difficult enough with one. It might even be that much more difficult with a convoy. I do not know if that answers your question.

Mr. Laporte: In my presentation, I also talk about driver courtesy, for example, and the fact that this must be part of their training. When a driver applies for a permit, when they go to a training centre, the first thing they should learn, as far as we are concerned, is courtesy. They must understand that they are big, they are heavy, and they are dangerous. Hence, they must be careful, and their behaviour must be in line with a sense of responsibility. The truck drivers must learn that they have to allow the motorists who are trying to pass them to do so, and let them get back into the line. So that type of courtesy is part of the training.

The Chairman: I had a 20-minute exposure to a race one day, and a lot of drivers, a lot of truck drivers, are very courteous. There is no question about that. I think the vast majority of them are concerned. What kind of an effort do you make, or is it virtually impossible to unionize the independent truckers?

Mr. Lacroix: Well, we are making a big effort. You also have the labour code, as well as the mentality of the owner-operators, who consider themselves small businessmen. They view themselves as operating a small business, regardless if they are dependent on one shipper; it does not really matter for them. What matters to them is that they own that little company and they are their own boss.

When you talk about unionization to these people, it is a difficult matter. You cannot address unionization in that sector in the same way that you can address unionization in another sector of the economy.

There are a lot of co-ops that have been set up or created for these people. Some of them have success, some of them are total failures. They are more concerned about, "If I take a membership with that co-op, will I be rebated for my gasoline, my insurance costs?" This is what matters for them. It is a very special mentality, a very special sector. Unionization is very tough in that sector.

The Chairman: Impossible, too.

très longues distances ou se déplacent en ligne droite, il n'est pas vraiment sensé de les utiliser.

Le président: Qu'en est-il du «convoiment»? Pouvez-vous nous dire ce que vous pensez de deux, trois ou quatre ensembles tracteur-remorque qui se déplacent en convoi sur l'autoroute à la même vitesse, assez près l'un de l'autre, et qui sont presque impossibles à doubler sans crainte et sans appréhension?

M. Lacroix: Ma première réaction, une fois de plus, serait de répondre que nous n'avons pas examiné la question, mais ce que nous nous demandons entre autres, c'est si la route est adaptée à ce genre de situation? Il y a déjà des automobilistes qui ont du mal à doubler ces poids lourds. Je ne suis pas convaincu que le réseau routier est adapté à ce genre de situation. Il peut être plus difficile de doubler 10 camions qui se déplacent en convoi à une certaine vitesse. Ce n'est déjà pas facile avec un seul. Je ne sais pas si cela répond à votre question.

M. Laporte: Dans mon exposé, j'ai aussi parlé de la courtoisie des camionneurs et du fait que cela doit faire partie de leur formation. Lorsqu'un conducteur présente une demande de permis, lorsqu'il se rend à un centre de formation, la première chose à lui apprendre, d'après nous, c'est la courtoisie au volant. Il doit comprendre que son véhicule étant gros, lourd et dangereux, il doit être prudent et conduire de façon responsable. Les camionneurs doivent apprendre qu'ils ne doivent pas empêcher les automobilistes de les doubler. Ce genre de courtoisie fait donc partie de la formation.

Le président: Je voyage beaucoup et je vous assure que beaucoup de camionneurs sont très courtois. Il n'y a aucun doute à ce sujet. Je crois que la grande majorité d'entre eux sont attentifs. Dans quelle mesure tentez-vous de syndiquer les camionneurs indépendants, ou la tâche est-elle pour ainsi dire impossible?

M. Lacroix: Eh bien! Nous ne ménageons pas nos efforts. Il y a aussi le code du travail, de même que la mentalité des propriétaires exploitants qui se considèrent comme de petits entrepreneurs. Ils estiment exploiter une petite entreprise, même s'ils dépendent d'un seul expéditeur; cela n'a pas vraiment d'importance pour eux. Ce qui leur importe, c'est qu'ils sont propriétaires d'une petite entreprise et qu'ils sont autonomes.

Il est difficile de parler de syndicalisation à ces camionneurs. C'est un sujet qu'il faut aborder différemment dans ce secteur de l'économie.

Beaucoup de coopératives ont été mises sur pied ou créées pour eux. Certaines d'entre elles ont eu un franc succès tandis que d'autres n'ont pas résisté à l'épreuve du temps. Pour ces entrepreneurs, la coopérative est utile dans la mesure où elle leur permet d'obtenir des réductions sur le coût de l'essence et des assurances? C'est ça l'important pour eux. La mentalité est très spéciale dans ce secteur très spécial où la syndicalisation n'est pas facile du tout.

Le président: Impossible même.

Mr. Lacroix: It is almost impossible with the labour code, as well.

The Chairman: In your discussions with the industry, does the question of splash rails or flaps come up, such that they would parallel the trailer, even extend to the end of the drive and the steering, to prevent cars that are passing from being sprayed?

Mr. Lacroix: No, no.

The Chairman: Why? You say that you are concerned about safety. I can tell you about an experience where I have having difficulty passing a couple of trucks and then all of a sudden, I was in the clear passing a 28-wheeler, which belonged to a coffin company in the United States. That truck was completely splash-guarded. It was a beautiful passing, I had no trouble at all. Then I got back into the mist and fog of the next set of trucks.

Mr. Lacroix: Perhaps the reason this was not addressed is that in the organized transport industry, we have been, in the last seven to ten years, fighting for our survival. Hence, we have not been looking at ways to add extra financial burden to these companies. We are looking at ways that a particular company can stay operating, keep its membership. That is what we are fighting against.

The Chairman: Yes, but you are suggesting to me that you have encouraged cutting corners on safety.

Mr. Lacroix: No, absolutely not. Survival is what concerns us, however; people are trying to make a living. They are trying to cut costs.

When I pick up my phone, it is never a call to tell me that we have got two new members in the transport industry; it is to tell me two companies have merged, or this one went bankrupt, or this one is looking for a roll-back in salaries. We have had roll-backs in salaries and benefits in the transport industry for the last five to seven years. We have negotiated a decrease, in order to compete, in order to survive.

When deregulation took effect, we lost about 60 per cent of all good companies that we had, and the jobs went with it. They were replaced by new companies, who in turn went through terrible struggles or all kinds of mergers, things which are taking place almost on a daily basis. We are going through that; we have gone through that; we continue to go through that. So we have major problems.

So when you ask about the flaps, while that may be a great idea, our concern is: How do we survive in the industry? That is our big question. We can only survive if everybody is going to respect the rules. And how do you enforce the rules? Those are the types of questions that are important to us as a union.

[Translation]

Senator Rivest: Do many shippers have their own fleet of vehicles? Is this important? What about Sears or Metro Richelieu?

M. Lacroix: Elle est presque impossible même avec le code du travail.

Le président: Dans le cadre de vos discussions avec l'industrie, avez-vous abordé la question des bavettes garde-boue ou des déflecteurs anti-projections posés sur toute la longueur du véhicule pour empêcher que les voitures qui doublent les poids lourds ne se fassent asperger?

M. Lacroix: Non.

Le président: Pourquoi, puisque vous dites que la sécurité vous préoccupe? J'ai déjà eu du mal à doubler un ou deux camions avant de réussir sans difficulté aucune à doubler un 28 roues, appartenant à une entreprise américaine de fabrication de cercueils, sans que ma visibilité ne soit amoindrie, parce qu'il était entièrement muni de bavettes garde-boue. J'ai eu encore beaucoup de mal à voir quand j'ai dépassé le convoi de camions suivant.

M. Lacroix: La raison pour laquelle nous ne nous sommes pas occupés de cet aspect, c'est que dans l'industrie du transport organisé nous luttons depuis une dizaine d'années pour notre survie. Nous n'avons donc pas essayé de trouver des moyens d'alourdir le fardeau financier de ces compagnies. Nous essayons plutôt de voir comment une entreprise peut maintenir ses activités et conserver ses employés. C'est le combat que nous livrons.

Le président: Oui, mais vous m'autorisez à penser que vous avez encouragé les compagnies à rogner sur la sécurité.

M. Lacroix: Non, absolument pas. C'est la survie qui nous intéresse, mais les gens essaient de gagner leur vie, de comprimer les dépenses.

Lorsque je réponds au téléphone, ce n'est jamais pour apprendre que deux nouveaux membres ont joint les rangs de l'industrie du transport, mais plutôt que deux entreprises ont fusionné, que l'une d'entre elles a fait faillite ou qu'une autre encore a l'intention de réduire les salaires. L'industrie du transport connaît des baisses de salaire et perd des avantages sociaux depuis cinq à sept ans. Nous avons négocié une baisse salariale pour soutenir la concurrence, pour survivre.

Après la déréglementation, nous avons perdu environ 60 p. 100 de toutes les bonnes entreprises que nous avions et les emplois qu'elles offraient. Les nouvelles entreprises qui les ont remplacées ont aussi livré de terribles combats ou vécu toutes sortes de fusion, de situations qui surviennent presque quotidiennement. C'est ce que nous vivons, ce que nous avons vécu et ce que nous continuerons de vivre. Nos problèmes sont grands.

Alors, lorsque vous posez des questions au sujet des bavettes garde-boue, même si cela peut être une idée géniale, ce qui nous préoccupe, c'est la survie de l'industrie. Notre survie dépend du respect des règles par tous les intervenants. Comment appliquons-nous les règles? Voilà le genre de questions que nous devons poser en tant que syndicat.

[Français]

Le sénateur Rivest: Est-ce qu'il y a beaucoup d'expéditeurs qui ont leur propre flotte de camions? Est-ce important? Mettons Sears ou bien Metro Richelieu.

Mr. Laporte: A number of them do.

Senator Rivest: But not many of them?

Mr. Laporte: No, not many. Many of them rely increasingly on subcontracting. Subcontracting is another phenomenon in the shipping industry. We are seeing more and more cases of it.

[English]

Senator Adams: Do Canadian Tire, Home Hardware, Molson all belong to a one union, or different unions?

Mr. Lacroix: No, in some cases —

Senator Adams: Is it worked by the company?

Mr. Lacroix: In some cases, it is the same unions, sometimes it is not. It depends. For instance, if you took Molson, I think their transport is sub-contracted; the same thing in Labatt's. Other companies use their own transporter, and if that company is unionized, then that is covered by their contract. But more and more, there is that pressure on companies not to use the transportation department but to subcontract their operations because it is a lot cheaper.

Mr. Laporte: And they can avoid the unionization.

The Chairman: Gentlemen, thank you very much. We might want to come back and have another chat with you because you have left us an enormous amount to think about.

So with that, if there are no further questions, we thank you very much.

The committee adjourned.

MONTREAL, Wednesday, February 19, 1997

The Subcommittee on Transportation Safety of the Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 11:30 a.m. to study the state of transportation safety and security in Canada.

Senator J. Michael Forrestall (*Chairman*) in the Chair.

[English]

The Chairman: I will let you gentlemen be the arbitrators of how you wish to proceed, individually or collectively. Perhaps we could hear from all three of you, and then you would entertain questions.

Mr. Peter Machet, President, Avrail Inc.: With me today are Mr. Reg Learn, our vice-president, and Mr. Tom Prescott who is from Forensic Engineering Inc., an associate of Avrail. We will each touch on different topics.

I will deal with aviation because that is my background, and Mr. Learn will discuss the rail and, probably, some trucking.

M. Laporte: Il en existe un certain nombre.

Le sénateur Rivest : Mais ce n'est pas un gros nombre?

M. Laporte: Ce n'est pas un gros. Beaucoup utilisent de plus en plus la sous-traitance. La sous-traitance est un autre phénomène dans le domaine de l'expédition. De plus en plus, le recours à la sous-traitance est là.

[Traduction]

Le sénateur Adam: Des compagnies comme Canadian Tire, Home Hardware et Molson font-elles affaire avec un syndicat ou plusieurs?

M. Lacroix: Non, dans certains cas...

Le sénateur Adam: Est-ce décidé par la compagnie?

M. Lacroix: Tantôt elle fait affaire avec les mêmes syndicats, tantôt non. Cela dépend. Par exemple, si on prend Molson, je crois que la compagnie confie le transport à une entreprise en sous-traitance et qu'il en va de même pour Labatt. D'autres entreprises font appel à leur propre transporteur. Si celui-ci est syndiqué, cela est alors prévu dans leur contrat. Mais, de plus en plus, les entreprises sont contraintes de recourir à la sous-traitance plutôt qu'à leurs services de transport étant donné le coût beaucoup moindre.

M. Laporte: Et ils peuvent éviter la syndicalisation.

Le président: Messieurs, je vous remercie. Il se peut que nous vous réinvitions pour discuter de nouveau avec vous étant donné que votre témoignage donne matière à réflexion.

Cela dit, s'il n'y pas d'autres questions, nous vous remercions de nouveau.

La séance est levée.

MONTREAL, le mercredi 19 février 1997

Le sous-comité de la sécurité des transports du comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 11 h 30, pour étudier la sécurité des transports au Canada.

Le sénateur J. Michael Forrestall (*président*) occupe le fauteuil.

[Traduction]

Le président: Messieurs, je vous laisse le soin de décider vous-mêmes de la façon dont vous voulez procéder, c'est-à-dire soit individuellement ou collectivement. Nous pourrions peut-être entendre les trois exposés, puis vous poser des questions.

M. Peter Machet, président, Avrail Inc.: Je suis accompagné aujourd'hui de M. Reg Learn, notre vice-président, et de M. Tom Prescott, de Forensic Engineering Inc., un associé d'Avrail. Chacun d'entre nous parlera d'un sujet différent.

Ainsi, je vous entretiendrai d'aviation, car c'est une industrie que je connais bien, et M. Learn vous parlera de transport ferroviaire, ainsi que de camionnage, probablement.

Mr. Tom Prescott, Partner, Forensic Engineering Inc.: I will deal with the trucking industry.

Mr. Machet: I understand your main concern is deregulation and how it affects safety.

The Chairman: We are considering safety from the immediate or short-term view, but more purposefully, we are also considering the long-term view, that is, where technology will lead us, and how we should we get there safely. We want to find out just how safe the end-user or the consumer will be in the year 2010 or 2020. Ours is a very broad mandate.

We are in a learning curve ourselves, so we particularly welcome your views as an arbitrator between the two opposing points of view that we have heard from, the railways and the unions. Generally speaking, the committee has been satisfied with safety as it pertains to the railways. The effort in recent years to improve safety is quite marked, but we still have adversarial conflict. We hope you gentlemen will be able to shed some light on safety, generally, in these areas.

Mr. Reginald Learn, Vice-President, Avrail Inc.: I will start by reading our statement which you may find of interest.

The Chairman: Would you be able to leave a copy of your statement with the clerk?

Mr. Learn: Yes. I will fax Mr. Wilson a copy of it.

It is our sincere goal that this committee gathers sufficient factual information to successfully address the effects of deregulation on transportation, safety and security. It is for this very reason that we were eager to testify before you.

There is a long history of the perceived need for deregulation within the transportation industry, both in the United States and Canada. Theorized deregulation commenced in the early 1980s. The perception within the industry, on the one hand, was that a levelling structure would enable the largest and most fit to survive and grow with an expanded share of the market. The government, on the other hand, saw less need to regulate but, at the same time, it loosened the need to regulate and subsidize. The transportation industry envisioned increased revenue and less regulation at the same time the government foresaw savings and expenditures.

A statement at the time was that we would not recognize the Canada of the past. The Government of Canada struggled within the global economy, which resulted in recession and double digit unemployment. The national debt and deficit are part and parcel of the clearly evidenced interface of government policy and the transportation industry.

The theory of deregulation makes sense and, for the most part, was well intentioned. To broaden the transportation base servicing the remotest areas of Canada made sense, but it was not intended to allow carriers to do things in their own financial interest.

M. Tom Prescott, associé, Forensic Engineering Inc.: Quant à moi, je me concentrerai sur l'industrie du camionnage.

M. Machet: Je crois savoir que vous vous intéressez surtout à la déréglementation et à la façon dont elle influe sur la sécurité.

Le président: Nous étudions la sécurité à court terme, mais nous sommes bien déterminés à étudier aussi le long terme, c'est-à-dire à voir où nous entraînera la technologie et comment vivre l'adaptation en toute sécurité. Nous souhaitons savoir à quel point le consommateur, c'est à dire l'utilisateur final des transports, sera en sécurité en l'an 2010 ou 2020. Notre comité a un mandat très large.

Nous sommes en train de nous renseigner. Nous ferons donc particulièrement bon accueil à votre jugement pour nous aider à trancher entre deux camps opposés, celui des chemins de fer et celui des syndicats. En règle générale, la sécurité du transport ferroviaire nous semble satisfaisante. Les efforts déployés depuis quelques années pour améliorer la sécurité sont très marqués. Cependant, il subsiste un conflit. Nous espérons que vous pourrez éclairer notre lanterne à ce sujet.

Reginald Learn, vice-président, Avrail Inc.: Je commencerai par vous lire notre mémoire qui vous intéressera peut-être.

Le président: Pourriez-vous en laisser un exemplaire auprès du greffier?

M. Learn: Oui. J'en enverrai un à M. Wilson par télécopieur.

Grâce à notre témoignage d'aujourd'hui, nous espérons sincèrement pouvoir fournir au comité suffisamment de données factuelles pour qu'il comprenne bien les effets de la déréglementation sur la sécurité des transports. C'est pourquoi nous avons tellement hâte de témoigner.

Le besoin perçu de déréglementer l'industrie des transports, tant aux États-Unis qu'au Canada, ne date pas d'hier. Déjà au début des années 80, il était question de déréglementation. On croyait au sein de l'industrie qu'un nivellement des règles permettrait aux grandes sociétés et aux plus forts de survivre et d'accroître leur part du marché, alors que le gouvernement, moins convaincu de la nécessité de déréglementer, assouplissait en partie la réglementation et réduisait ses subventions. L'industrie des transports rêvait de recettes accrues et de moins de réglementation, et le gouvernement y voyait un moyen de réduire ses dépenses.

On affirmait durant cette période qu'il serait impossible pour le Canada de résister au changement. Le gouvernement du Canada était aux prises avec le phénomène de la mondialisation de l'économie, qui a entraîné la récession et fait grimper le taux de chômage au-delà de 10 p. 100. Il est certain que la dette nationale et le déficit ont aussi joué dans la décision du gouvernement de changer sa politique en matière de transports.

La théorie de la déréglementation est sensée et partait, en grande partie, de bonnes intentions. Élargir la base du transport fournissant les services dans les coins les plus reculés du Canada était une bonne idée, mais le principe ne visait pas à permettre aux transporteurs d'agir dans leur propre intérêt financier.

Many voices of caution and bells of alarm sounded in the House of Commons throughout the 1980s and into the 1990s, all of which are duly recorded in Hansard. Many issues had to be addressed and policies put into place before deregulation. More trained, experienced inspectors should have been in place to conduct more numerous and intense safety inspections. It is, however, surprising that, after 10 years of deregulation, Canadians in general do not understand, and the government has not as yet come to grasp with, the effects of this policy.

Railways have abandoned entire communities and railway lines exercising their right to manage in a deregulated world. All of this was done on the understanding offered by the railways that safety would not be jeopardized. That is to say that deregulation, and the role of the regulator in deregulation, was accomplished on a understanding with the railways that safety would not be put in jeopardy.

Deregulation was enacted at the beginning of the economic cycle downturn. All of the forces of a shrinking economy, a shrinking market share, and a dramatic increase in the number of trucks on the highways competing for what was no longer there. Demonstrations by the trucking industries began in earnest. The Minister of Transport set up a task force to address the issues and problems in the trucking industry.

The heart of the problem, as viewed by the task force and its independent analysts, was low and unstable income. A temporary tax relief of about \$120 million per year was granted to the transportation industry for diesel and aviation fuels. At the same time, depreciation value for trucks and tractors moved from 30 to 40 per cent. For the railways, it moved from 7 to 10 per cent. An additional \$2.7 million in federal assistance was given to improve financially viable companies and encourage competition within the trucking industry. Finally, there was a \$3-million federal contribution as a start-up fund for the Trucking Research Institute.

There followed debate in the House by Members of Parliament who expressed concerns prior to and after deregulation that, if we fail to address certain issues such as this cutback in funding and inspections by the federal regulator and the industry, regulatory reform may be detrimental to safety standards.

I can only address the effect of deregulation on the railway industry as noted during the investigation of railway accidents. Within the multimodal transportation safety board it became apparent that three modes recognized and understood that there was a threat, and that the industry was trying to do more with less.

The physical plan, mechanical components and human factors, were cut to the bone within the railway industry. Trains are run further between inspection points with less employees and fewer

De nombreux appels à la prudence et cris d'alarme ont été lancés à la Chambre des communes tout au long des années 80 et au début des années 90, comme en témoigne le hansard. Il a fallu régler de nombreuses questions et mettre en place certains programmes avant de déréglementer. Il aurait fallu aussi avoir en place des agents mieux formés et plus expérimentés pour effectuer les inspections de sécurité, dont le nombre s'était accru et la portée, élargie. Il est toutefois étonnant de constater qu'après 10 ans de déréglementation, en règle générale, les Canadiens ne comprennent pas les effets de cette politique et que le gouvernement n'a pas encore maîtrisé la question.

Les chemins de fer ont abandonné dans le monde de la déréglementation des collectivités entières, ainsi que les lignes qui exercent leur droit de s'autogérer. Tout cela s'est fait avec la garantie, par les chemins de fer, que la sécurité ne serait pas compromise. En d'autres termes, la déréglementation et le rôle de l'organe de réglementation dans un tel contexte ont pris forme avec la garantie, par les chemins de fer, que la sécurité ne serait pas compromise.

La déréglementation a été adoptée au début de la récession. Les forces de l'économie rétrécie, le marché amenuisé et les camions beaucoup plus nombreux sur les routes se faisaient une concurrence inutile. L'industrie du camionnage a commencé à manifester. Le ministre des Transports a créé un groupe de travail chargé d'examiner les questions et les problèmes de l'industrie du camionnage.

D'après le groupe de travail et ses analystes indépendants, c'est le revenu peu élevé et instable qui était au coeur du problème. L'industrie du transport a bénéficié d'un allègement fiscal temporaire d'environ 120 millions de dollars par an pour les carburants diesel et d'aviation. En même temps, la dépréciation des camions et des tracteurs est passée de 30 à 40 p. 100. Pour les chemins de fer, elle est passée de 7 à 10 p. 100. Le gouvernement fédéral a donné une subvention d'aide supplémentaire de 2,7 millions de dollars pour améliorer la situation des sociétés financièrement viables et encourager la concurrence au sein de l'industrie du camionnage. Enfin, le gouvernement fédéral a contribué 3 millions de dollars à la création du Trucking Research Institute.

Au Parlement, les députés se sont déclarés inquiets, avant et après la déréglementation, affirmant que si l'on ne réglait pas certains problèmes comme ces compressions dans les domaines des finances et des inspections effectuées normalement par l'organe fédéral de réglementation et l'industrie, la réforme en matière de réglementation nuirait aux normes de sécurité.

Je ne peux parler de l'effet de la déréglementation sur l'industrie du chemin de fer que dans le contexte des enquêtes d'accidents ferroviaires. Au Bureau de la sécurité du transport multimodal, trois modes de transport ont clairement reconnu qu'il y avait là une menace et que l'industrie essayait d'en faire plus avec moins.

Les infrastructures, les éléments mécaniques et les facteurs humains ont été réduits à l'extrême au sein de l'industrie du chemin de fer. Il y a de moins en moins d'inspections de trains,

government inspections by either the FRA, on the U.S. side, or Transport Canada within Canada.

It is argued that electronic surveillance and the mandated absence of friction bearing and flat plate wheels reduce the risk of derailment. This is not entirely so. A noticeable lack of experienced management inspections, a noticeable lack of government inspections, a noticeable stretching of safe component replacement within the industry, weakening of federal regulation, and further, the regulators' failure to respond to safety advisories issued to them by the Transportation Safety Board are factors that have borne that out.

In Edson, Alberta there was an accident in which three men died when their westbound train, moving at 55 miles an hour, was struck by runaway cars. Between 1990 and 1996 there have been over 160 reported incidents of runaway cars on regulated railways within Canada. The runaway cars were placed in a siding with the descending grade eastward. The "D" rail protecting the siding was removed by the railway sometime prior to 1990 to facilitate the movement of caboosless trains. Transport Canada has no requirement of the railways to inform them when or where such track protective devices have been removed.

In 1994, the Transportation Safety Board issued a safety advisory to Transport Canada who responded, through the minister, that the cause of runaway cars was the failure of crews to comply with the Canadian Railway Operating Rules, specifically Rule 112, and that the railways would strengthen their discipline toward crews who failed to comply with this rule. This deemed satisfactory response did not prevent the deaths of three persons on the August 12, 1996.

The Transportation Safety Board continues to issue advisories pertaining to safety issues to the regulator, Transport Canada. My comment, gentlemen, to Transport Canada's many responses to the Transportation Safety Board or, in some cases, lack of response, is that I would rather have a guard dog than a lap dog, because that is how it is perceived within the industry today.

The Transportation Safety Board has failed to exercise its full, mandated authority under the Transportation Safety Board of Canada Act which states:

...shall identify any deficiencies as evidenced by occurrences and any situation or condition that the Board has reasonable grounds to believe that, if left unattended, induce an accident or incident.

During my seven years on the board, there was never a public inquiry, despite horrendous rail accidents such those which occurred in Oakville, Manitoba; Long Lac and the King Horn subdivision, both in Ontario and now, recently, at Edson, Alberta.

The board seemed satisfied to conduct studies that would run for years and, yet, never be published. An example is the Rail Safety Issue Report, which is known as the "risk of collision" study which commenced in 1993 and has not been made public as

moins d'employés et moins d'inspecteurs fonctionnaires, que ce soit au sein de FRA, du côté américain, ou de Transports Canada, dans notre pays.

On prétend que la surveillance électronique et le rejet de roues comportant coussinets et méplats diminuent le risque de déraillement. Ce n'est pas entièrement vrai. On peut citer d'autres facteurs comme une diminution évidente du nombre d'inspections faites par des cadres expérimentés et par le gouvernement, les retards exagérés en ce qui concerne le remplacement de pièces, l'affaiblissement de la réglementation fédérale et enfin, la non-observation des avis de sécurité que le Bureau de la sécurité des transports envoie aux régulateurs.

À Edson, en Alberta, trois hommes ont perdu la vie, lorsque des wagons fous ont heurté leur train qui roulait vers l'ouest à 55 milles à l'heure. Entre 1990 et 1996, plus de 160 incidents de wagons fous sur des chemins de fer réglementés du Canada ont été signalés. Les wagons fous avaient été placés sur une voie d'évitement en pente vers l'est. Le rail «D» qui protégeait la voie d'évitement avait été enlevé peu de temps avant 1990 pour faciliter le mouvement des trains sans wagon de queue. Transports Canada n'oblige pas les chemins de fer à l'informer du moment et de l'endroit où de tels dispositifs de protection de rails sont enlevés.

En 1994, le Bureau de la sécurité des transports a émis un avis de sécurité à Transports Canada qui, par l'entremise du ministre, a répondu que s'il y avait des wagons fous, c'était parce que les équipes ne respectaient pas le Règlement d'exploitation ferroviaire du Canada, notamment le règlement 112, et que les chemins de fer renforceraient la discipline à cet égard. Cette réponse jugée satisfaisante n'a pas empêché la mort de trois personnes le 12 août 1996.

Le Bureau de la sécurité des transports continue d'émettre des avis de sécurité à l'organe de réglementation, soit Transports Canada. Messieurs, en ce qui concerne les nombreuses réponses de Transports Canada au Bureau de la sécurité des transports ou, dans certains cas, l'absence de toute réponse, je dirais que je préférerais un chien de garde à un chien d'appartement; c'est ainsi que les choses sont actuellement perçues au sein de l'industrie.

Le Bureau de la sécurité des transports n'a pas exercé les pouvoirs dont il est investi en vertu de la Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports, laquelle stipule:

[...] en constatant les manquements à la sécurité mis en évidence par de tels accidents... toute situation dont le bureau a des motifs raisonnables de croire qu'elle pourrait, à défaut de mesure corrective, provoquer un tel accident ou incident.

Pendant les sept années que j'ai passées au bureau, aucune enquête publique n'a été menée en dépit de terribles accidents ferroviaires comme celui de Oakville, au Manitoba, de Long Lac et de la subdivision King Horn, en Ontario et plus récemment, de Edson, en Alberta.

Le bureau a semblé se contenter de faire des études étalées sur des années et de ne jamais les publier. Citons par exemple, le rapport sur la sécurité ferroviaire, qui est connu comme l'étude sur le risque de collision, entamé en 1993, qui n'a pas été encore

yet, and may never become public because of the impact it may have

If Transport Canada fails to respond to safety advisory notices, accidents will continue to happen. If there is a failure to finance the three transportation agencies and all the individual support groups, one has to question why we have the Transportation Safety Board of Canada, why we have a national transportation agency, and why we have Transport Canada, rail surface.

Mr. Mazankowski, of course, wanted to see a separate, independent investigative group taken out of Transport Canada. Formerly, the Canadian Railway Transport Committee, was not only were the regulator, it was also the investigator. Today we have three agencies within the federal government. With reference to two in particular, we have the regulator who does the inspections, makes the laws and then enforces them; and the investigator who finds out what violations or breakdowns in equipment and that type of thing took place.

If the proposal is to have three agencies, my personal feeling, based on my investigative background with the government, is that, in order to save tax dollars, we should go back to the former system. We have administration services in each of the departments as well as all of the peripheral support groups. I feel that Canada should not follow the United States policies, but that we could well do in this country, in the present economic climate, with one investigative regulative group consisting of well-informed, experienced and very eager people who wish to see safety being the most important issue in the transportation industry today.

The Chairman: I am sure you recall a very serious accident in a mine in Wabush where a radio tower had been moved from one side of a runway to the other. As I watched the aftermath of the investigation, I vowed, as parliamentary secretary to the Minister of Transport, and even earlier than that, that if I had anything to do with it, a regulatory agency would never be involved in investigations.

Why would you want to go back to the situation where there may be a conflict of interest?

Mr. Learn: I base my view on what is going on within the boards.

The Chairman: Are you or were you a member of the board?

Mr. Learn: Yes. I was Superintendent of Investigation, Ontario District. Before that I was with the National Transportation Agency, and before that I was with the Canadian Railway Transport Committee. Prior to that, I spent 37 years with Canadian National Railways; and I am a senior citizen.

At the time of the Hinton, Alberta disaster, I believed that Mr. Mazankowski was definitely on the right track. What concerned me was that, after we went under the control of the board, and we elected to do that, I felt so strongly about safety issues in Canada, that I felt I could be more effective investigating the causes and circumstances of accidents. I believed that, once the recommendation was made to the regulators, they would be enforced.

publié et risque de ne jamais l'être en raison de son impact éventuel.

Si Transports Canada ne réagit pas aux avis de sécurité, il y aura encore des accidents. Si l'on n'arrive pas à financer les trois bureaux de la sécurité des transports ainsi que tous les groupes de soutien, on peut se demander quelle est la raison d'être du Bureau canadien de la sécurité des transports, de l'Office national des transports et de Transports Canada, sécurité ferroviaire.

M. Mazankowski voulait bien sûr former un groupe d'enquête distinct, indépendant, à même Transports Canada. Auparavant, le Comité des transports par chemin de fer était non seulement l'organe de réglementation, mais aussi l'organe d'enquête. Aujourd'hui, nous avons trois bureaux au sein du gouvernement fédéral. Dans le cas de deux d'entre eux en particulier, c'est l'organe de réglementation qui fait les inspections, adopte les lois et les met en application; l'organe d'enquête se charge des violations, des pannes du matériel, et cetera.

Si trois bureaux sont proposés, je dirais que d'après mon expérience dans le domaine des enquêtes au sein du gouvernement, il faudrait revenir à l'ancien système pour économiser l'argent des contribuables. Chacun des ministères est doté de services d'administration, tout comme les groupes de soutien périphériques. À mon avis, le Canada ne devrait pas imiter les politiques des États-Unis; par contre, nous pourrions très bien nous en sortir, compte tenu de la réalité économique actuelle, avec un seul organe d'enquête et de réglementation composé de personnes bien renseignées, d'expérience et qui considèrent la sécurité comme étant la question la plus importante qui se pose dans l'industrie du transport aujourd'hui.

Le président: Je suis sûr que vous vous souvenez d'un très grave accident survenu dans une mine à Wabush, alors qu'un aérien sur pylône avait été déplacé d'un côté de la piste à l'autre. Alors que j'observais le contrecoup de l'enquête, je me suis juré, en ma qualité de secrétaire parlementaire du ministre des Transports, et même avant que je n'occupe pareil poste, que si j'avais mon mot à dire, un organe de réglementation, quel qu'il soit, ne s'occuperait jamais des enquêtes.

Voudriez-vous revenir à l'éventualité de conflit d'intérêts?

M. Learn: Ce que je dis s'appuie sur ce qui se passe au sein des bureaux.

Le président: Êtes-vous ou avez-vous été membre du bureau?

M. Learn: Oui. J'ai été surintendant des enquêtes, District de l'Ontario. Avant cela, j'ai siégé au sein de l'Office national des transports et avant encore, au Comité des transports par chemin de fer. J'ai en outre passé 37 ans au Canadien national; je suis aujourd'hui à la retraite.

À l'époque de l'accident de Hinton, en Alberta, j'ai cru que M. Mazankowski avait pris la bonne voie. Lorsque nous avons relevé du bureau, situation que nous avons choisie, je me suis rendu compte que vu l'importance des questions de sécurité à mes yeux, je jouerais un rôle plus utile si j'enquêtai sur les causes et les circonstances des accidents. Je croyais que les recommandations faites aux organes de réglementation seraient adoptées.

That is not, in all cases, happening. Therefore, are we meeting our safety objective? For example, we sent an advisory in to the TSB in Hull, Quebec and then they decide whether it is warranted or not. If it is warranted, they pass it on to Transport Canada. The regulator then determines whether it is valid, as far as they are concerned, or whether it fits into their agenda, and this goes on and on. If they decide it is not warranted, they do not enforce it. I believe that safety is then diminished.

Investigations are the domain of the board, and the board is required to submit a report to Hull within 30 days. However, because the final product goes through the various levels within the board, including a group called "safety programs", by the time the report is transcribed and has gone through legal scrutiny, it will not become public for two years and, in some cases, it loses its effectiveness. We have lost control. There is an unwieldy process.

I retired on July 27 of last year, and I am pleased that there is a committee which will hear some of the fears of people like myself.

Mr. Machet: I will deal with aviation. I feel very strongly that the economy of an airline directly affects how it operates its safety department. I say this because, in recent years, I have observed that, as airlines try to capture a larger portion of the market, especially here in Canada, they have extended their resources to the point where their primary objective is survival, and safety issues have taken a back seat. Because of cut-backs within the airline, departments, including the safety department, may only have one full-time person operating the whole department. In the smaller airlines, the position may even be part time. In some instances, a line pilot may perform these safety duties after his regular duties. There is very little continuity in the performance of the job, particularly with the small airlines.

Although the major airlines have their own dedicated departments, they have been considerably downsized, but the workload remains high. Individuals who do these jobs bring that point across.

Deregulation has certainly overextended the resources of the airlines. I am thinking particularly of the two major airlines who must try to grab a good part of the market as quickly as possible to try to stay above water. The airline business operates in a very volatile, very fragile environment.

Airlines, of course, deal with large amounts of money. They may make millions but they also spend millions. However, the profit margin is very narrow between the two, and obviously that has an effect on the whole operation, especially the safety side, which is what concerns us.

What has exacerbated the safety issue, as far as airlines are concerned, are the recent cut-backs to the different agencies. Transport Canada and the Transportation Safety Board were both

Ce n'est pas ce qui se produit dans tous les cas. Pouvons-nous donc dire que nous atteignons l'objectif que nous nous sommes fixé en matière de sécurité? Par exemple, nous avons envoyé un avis de sécurité au BST à Hull, au Québec; c'est à ce bureau de décider si cet avis est justifié ou non. Dans l'affirmative, il le transmet à Transports Canada. L'organe de réglementation décide donc s'il est valide, en ce qui le concerne, ou si cela cadre avec son programme, etc. S'il décide que l'avis en question n'est pas justifié, il ne le met pas en application. À mon avis, la sécurité s'en trouve amoindrie.

Les enquêtes relèvent de la compétence du bureau, lequel doit présenter un rapport à Hull dans les 30 jours. Toutefois, étant donné que le produit final passe par les divers niveaux du bureau, y compris par un groupe appelé «programmes de sécurité», il se passera bien deux ans avant que le rapport ne soit rédigé, qu'il n'ait fait l'objet d'un examen juridique et qu'il ne soit rendu public; dans certains cas, il perd de son intérêt. Nous avons donc perdu le contrôle et le processus est maladroit.

J'ai pris ma retraite le 27 juillet 1996 et je suis heureux de voir qu'un comité va entendre certaines des craintes de gens comme moi.

M. Machet: Je vais parler de l'aviation. Je suis convaincu que la situation économique d'une ligne aérienne influe directement sur son service de sécurité. Si je le dis, c'est parce que, ces dernières années, j'ai remarqué qu'en essayant de s'emparer d'une part plus importante du marché, surtout au Canada, les lignes aériennes ont poussé leurs ressources à la limite de leurs capacités, tant et si bien que la survie est devenue l'objectif principal, les questions de sécurité n'étant plus prioritaires. À cause des compressions au sein des lignes aériennes, il se peut fort bien qu'un seul employé à plein temps gère des services, y compris le service de sécurité. Dans le cas des lignes aériennes moins importantes, cet employé peut travailler à temps partiel. Dans certains cas, un pilote de ligne peut s'occuper de la sécurité après ses fonctions de pilote. Il y a très peu de continuité en ce qui concerne ce travail, surtout dans le cas des petites lignes aériennes.

Bien que les grandes lignes aériennes aient leurs propres services spécialisés, ces derniers ont été considérablement réduits alors que la charge de travail n'a pas changé. Les employés qui font ce travail le font remarquer.

La déréglementation a certainement poussé les ressources lignes aériennes à la limite de leurs possibilités. Je parle en particulier des deux grandes lignes aériennes qui doivent essayer de s'emparer d'une bonne part du marché le plus rapidement possible pour essayer de se maintenir à flot. L'environnement des lignes aériennes est très volatil, très fragile.

Les lignes aériennes brassent évidemment beaucoup d'argent. Elles font des millions, mais dépensent également des millions. Toutefois, la marge de profit est très étroite, et de toute évidence, cela se répercute sur toute l'opération, notamment sur la sécurité, ce qui nous préoccupe.

En ce qui concerne les lignes aériennes, les récentes compressions effectuées dans les divers bureaux ont exacerbé la question de sécurité. Transports Canada et le Bureau de la sécurité

hit with some cuts. Transport Canada is even considering out-sourcing some of their audits and inspections of these airlines. They are talking about hiring private companies, approving the staff of these private companies, and letting them do the audits themselves rather than have Transport Canada people do it. The problem with that is that Transport Canada will lose some control over what the audit or the inspection is, and how it will be done.

As far as the safety board is concerned, Mr. Learn touched on some of the points of concern regarding the rail. In aviation the problems are similar. Prior to the creation of the Transportation Safety Board, there was the Canadian Aviation Safety Board which resulted from the findings of the Dubin report. The reason for the separate body was to isolate the agency from the regulatory part of government. It sounded like an excellent idea but, when this separation took place, the agency became completely independent, not only from the regulatory body, but it widened the gap between itself and industry. As a result, it lost touch with what was going on in the industry.

While they were a part of Transport Canada, and they were known as the Aviation Safety Group, there was always industry contact through Transport. There was always intermingling and some knowledge was being updated on a regular basis. Recently, I have found that it is not up to snuff as far as knowing what is going on in the industry. When it conducts an investigation or makes some recommendations to Transport, there is a lack of understanding of how the industry really works.

I raise that point because there was mention of the regulatory agency and the safety agency being two separate identities.

The cut-backs have also affected the operation of both the regulatory and the safety agency by the depletion of their personnel. We have lost professional people through attrition, and recent buyouts. Some of these inspectors are being hired by new, private airlines, thereby depleting the Transport Canada and the safety board staff even further. Although these people did work for Transport Canada, their loyalties change to the person who is paying their salary, which means their interests also change.

Even if they fill those positions with new people, it will take considerable time for those people to gain experience. It will probably be a few years down the road before these people gain enough expertise to do inspections and audits.

The Chairman: Can you link this to safety?

Mr. Machet: It will be some time before the new individuals are effective, so there might be a lag in safety.

The Chairman: That is a very serious, grievous statement, and I am sorry to hear it, but it is reality. I can only assume that you know better than I.

des transports ont tous les deux subi certaines compressions. Transports Canada envisage même de sous-traiter certaines fonctions de vérification et d'inspection de ces lignes aériennes. Il est question d'embaucher des sociétés privées, d'approuver le personnel de ces sociétés et de les laisser faire les vérifications plutôt que de les confier à des employés de Transports Canada. Le problème, c'est que Transports Canada va perdre un certain contrôle en matière de vérification ou d'inspection.

En ce qui concerne le Bureau de la sécurité, M. Learn a abordé certains des points de préoccupation relatifs aux chemins de fer. Dans le domaine de l'aviation, les problèmes sont les mêmes. Avant la création du Bureau de la sécurité des transports, on avait le Bureau canadien de la sécurité aérienne, créé dans la foulée des conclusions du rapport Dubin. Si l'on a créé un organe distinct, c'était pour isoler le bureau du rôle de réglementation du gouvernement. Cela semblait une excellente idée mais, au moment de cette séparation, le bureau est devenu complètement indépendant, non seulement de l'organe de réglementation, mais aussi de l'industrie, puisqu'il a creusé l'écart entre lui et celle-ci. Par conséquent, il a perdu le contact avec l'industrie.

Lorsqu'il faisait partie de Transports Canada sous l'appellation Bureau de la sécurité aérienne, il gardait le contact avec l'industrie par l'entremise de Transports. Il y avait toujours des échanges et les connaissances étaient mises à jour régulièrement. Récemment, je me suis aperçu qu'il n'est pas à la hauteur et ne sait pas ce qui se passe dans l'industrie. Lorsqu'il mène une enquête ou fait des recommandations à Transports Canada, il ne comprend pas tout à fait comment l'industrie fonctionne.

Si je mentionne cela, c'est parce qu'on a dit que l'organisme de réglementation et le Bureau de la sécurité étaient deux entités distinctes.

Les compressions d'effectifs ont également eu un impact sur le fonctionnement des deux organismes. Nous avons perdu des employés par attrition et par suite des récentes offres de rachat d'emploi. Certains de ces inspecteurs sont en train d'être embauchés par les nouvelles compagnies aériennes privées, ce qui a pour effet de réduire encore plus les effectifs de Transports Canada et du Bureau de la sécurité des transports. Bien que ces personnes aient travaillé pour Transports Canada, leur loyauté change en fonction de celui qui paie leur salaire, ce qui veut dire que leurs intérêts changent aussi.

Même s'ils arrivent à trouver d'autres personnes pour combler ces postes, il faudra beaucoup de temps avant que ces employés n'acquière de l'expérience. Il faudra peut-être attendre quelques années avant qu'ils soient en mesure de faire des inspections et des vérifications.

Le président: Est-ce que cela peut avoir un impact sur la sécurité?

M. Machet: Il faudra du temps avant que ces personnes ne deviennent efficaces. Cela peut avoir un impact sur la sécurité.

Le président: Ce que vous dites là est très grave. Je suis désolé de l'entendre, mais il faut être réaliste. Vous êtes mieux placé que moi pour le savoir.

Mr. Learn: When I retired last July, my job was filled by the next person in line. That left three investigators in Ontario; one stationed in the chemical valley of Sarnia, which is critical; and two in Toronto. There are major occurrences happening, that are not being attended by the Transportation Safety Board. They conduct their investigations on a pick-and-choose basis. In other words, they will deploy you if they feel it is credible. The investigator in Edmonton recently retired, and his position may or may not be filled in the future, and we are down to one investigator on the East Coast.

The Chairman: In the four Atlantic provinces?

Mr. Learn: That is correct, sir.

Two investigators in Quebec will retire shortly which means that within about a year, Quebec will have one investigator. The investigator in Winnipeg is over 70 years old and he, too, will retire shortly. Cecil Darby in Vancouver is approaching 70. He is an ex-superintendent from CP railway, so you can imagine his background and the wealth of experience that will be lost when he retires. Very soon we will have lost all of our experienced investigators. A young man, whose background is journalism, will be coming into the Calgary area.

If I seem over zealous, it because I am. The railways are running trains further with less professionalism within the railway. They have just downsized to the extent of 14,000 people.

Today Canadian National Railways has 25 people and they want to bring that down to 18. If they run trains further with fewer people to do it, that means there will be fewer inspections by qualified people. The certified, Class-A carmen have gone. The directly impacts on safety and security.

Senator Rivest: What about technology? Is technology being supplied?

Mr. Learn: Technology is wonderful, there is no question about it. I am not against downsizing particularly, as long as we keep the safety structure in place. Technology can only do so much. My main concern with the influx of technology is its rapid introduction. Engine crews are bombarded by further clearance to take them further, a little further, a little further.

VIA Rail is presently negotiating to run passenger trains in the corridor at 100 miles an hour. One locomotive engineer will run it from Toronto to Montreal at 100 miles an hour for 334 miles.

You also have to look at the situation on the freight international border. I have a very thick computer printout from Buffalo, Black Rock which shows all the trains that were entering Canada for a one-year period. I sent that to the TSB in Hull, Quebec, along with a report that I entitled, *Niagara*, which is 42 pages long, in which I express my concerns about border point inspections. During that one-year period, of all the trains entering

M. Learn: Lorsque j'ai pris ma retraite en juillet dernier, j'ai été remplacé par la prochaine personne en lice pour le poste. Il n'y avait donc plus que trois enquêteurs en Ontario: un à Sarnia, où les besoins sont grands parce qu'il y a beaucoup de fabricants de produits chimiques, et deux à Toronto. Il y a des incidents majeurs qui se produisent et qui ne font pas l'objet d'enquêtes par le Bureau de la sécurité des transports. Le bureau mène ses enquêtes de façon ponctuelle. Autrement dit, il va envoyer un inspecteur sur le terrain s'il estime qu'une intervention s'impose. L'enquêteur à Edmonton a pris sa retraite récemment et il ne sera peut-être pas remplacé par quelqu'un d'autre. Il n'y a donc qu'un seul enquêteur sur la côte est.

Le président: Dans les quatre provinces de l'Atlantique?

M. Learn: Oui.

Il y a deux enquêteurs au Québec qui vont prendre leur retraite prochainement, ce qui veut dire que, dans un an environ, le Québec n'aura plus qu'un seul enquêteur. L'enquêteur à Winnipeg a plus de 70 ans, et il compte lui aussi prendre sa retraite bientôt. Cecil Darby, à Vancouver, aura bientôt 70 ans. C'est un ancien surintendant de CP, donc vous pouvez vous imaginer tout le savoir et l'expérience qu'il emportera avec lui lorsqu'il prendra sa retraite. Nous allons bientôt perdre tous nos enquêteurs expérimentés. C'est un jeune homme ayant une formation de journaliste qui sera affecté à la région de Calgary.

Si je vous donne l'impression d'être trop zélé, c'est parce que je le suis. Les compagnies de chemin de fer font rouler leurs trains plus loin, moins avec moins d'employés. Elles viennent tout juste de couper 14 000 postes.

Aujourd'hui, le Canadien National a 25 inspecteurs et il veut ramener ce chiffre à 18. S'il fait rouler ses trains plus loin avec moins d'employés, cela veut dire qu'il y aura moins d'inspections qui vont être faites par des gens qualifiés. Il n'y a plus de wagonniers de catégorie A. Cela a un impact direct sur la sécurité.

Le sénateur Rivest: Et qu'en est-il de la technologie? Est-ce qu'on fournit de l'équipement technologique aux employés?

M. Learn: La technologie est un outil magnifique, il n'y a aucun doute là-dessus. Je ne suis pas contre les compressions d'effectifs, tant et aussi longtemps que la sécurité est maintenue. On ne peut pas tout faire avec la technologie. Ce qui m'inquiète avant tout, c'est que celle-ci est introduite beaucoup trop rapidement. Les équipes de locomotive sont soumises à des pressions énormes.

VIA Rail négocie présentement une entente en vue de faire rouler ses trains passagers, dans le corridor, à une vitesse de 100 milles à l'heure. Un conducteur de locomotive devra parcourir la distance Toronto-Montréal à 100 milles à l'heure, pendant 334 milles.

Il faut voir aussi ce qui se passe aux points frontaliers. J'ai un imprimé volumineux qui fait état de tous les trains qui sont entrés au Canada via Buffalo et Black Rock pendant un an. J'ai envoyé cet imprimé au BST, à Hull, au Québec, accompagné d'un rapport de 42 pages que j'ai intitulé *Niagara*, et dans lequel j'expose mes préoccupations au sujet des inspections qui sont effectuées aux points frontaliers. Au cours de cette période, parmi tous les trains

Canada from Buffalo, New York, not one train was inspected. I am speaking of FRA inspections.

The railway took all of the inspection forces out of Fort Erie. The trains were not inspected by federal people in the United States at this one terminal for a one-year period. They enter Canada at Fort Erie. Some of those cars may have come from California. These trains are running through census metropolitan areas such as Oakville, Mississauga, and Toronto and they stop in Montreal.

The Chairman: Do any of them carry dangerous goods?

Mr. Learn: Absolutely. We had one case that is recorded in my report to the TSB, where a train crossed the international border with 18 carloads of gasoline on the rear of the train. There was no inspection. When the cabooseless train was sanctioned, one of the conditions was that dangerous goods would be buried in the train, at least 2,000 feet from the rear, and that we would have a light sensor on the rear of the train.

To answer your question quickly, on January 31, the Transportation Safety Board made the statements that, the number of main track collisions in 1996 was 14, higher than the five-year average of 10. They said that, recently, there has been an increase in the number of rear-end collisions and, of particular note, main track derailments numbered a 189 in 1996, up 23 per cent from 1995. Increases in main track derailments over the previous five years have been mostly in single car derailments. However, in 1996, there was a significant increase in multi-car derailments, particularly where the derailments consisted of four or more cars. They also stated that the number of cars carrying dangerous commodities being derailed has increased.

Mr. Prescott: My comments will be related to transportation incidents that occur on the roadways. I am an accident investigator and I work closely with police officers who generally are the first people to arrive at incidents. Police officers, quite correctly, tend to focus their attention on whether a law has been broken.

My use the results of my own investigation plus that done by the police to analyze all of the causal factors in an accident that relate to technical issues and environmental issues — the weather and the like — and that analysis is used by the courts to assist in establishing liabilities. It is also used by insurance companies to assess liability in settlements with the parties involved.

Many of my colleagues, in particular police officers, who have similar skills to my own, no longer call themselves "accident investigators". They call themselves "collision investigators". The reason is that the dictionary definition of the word "accident" is that it is an unavoidable event, and my experience and that of most of my colleagues is that, overwhelmingly, accidents on our highways are preventable. Therefore, in the strictest form of the definition, they are not really accidents.

qui sont entrés au Canada via Buffalo, New York, pas un seul n'a fait l'objet d'une inspection. Je parle ici des inspections de la FRA.

La compagnie de chemin de fer a supprimé tous les postes d'inspecteur à Fort Erie. Les trains qui transitaient par ce terminal n'ont fait l'objet d'aucune inspection pendant un an. Les trains entrent au Canada via Fort Erie. Certains des wagons peuvent venir de la Californie. Ces trains traversent des régions métropolitaines de recensement, comme Oakville, Mississauga et Toronto, avant de s'arrêter à Montréal.

Le président: Est-ce qu'ils transportent des marchandises dangereuses?

M. Learn: Absolument. Nous faisons état d'un cas dans le rapport soumis au BST. Un train a traversé la frontière en tirant derrière lui 18 wagons remplis d'essence. Aucune inspection n'a été faite. Lorsque nous avons accepté que des trains sans wagons de queue circulent sur les voies ferrées, nous avons exigé, entre autres, que les marchandises dangereuses soient transportées dans des wagons placés à au moins 2 000 pieds de la queue du train, et qu'un détecteur de lumière soit installé à l'arrière du train.

Pour répondre à votre question rapidement, le 31 janvier, le Bureau de la sécurité des transports a annoncé qu'il y a eu, en 1996, 14 collisions sur des voies principales, la moyenne sur cinq ans étant de 10 collisions. Il a laissé entendre que le nombre de collisions ferroviaires a augmenté récemment, et qu'il y a eu 189 déraillements sur des voies principales en 1996, en hausse de 23 p. 100 par rapport à 1995. Les déraillements survenus au cours des cinq années précédentes impliquaient surtout un wagon. Toutefois, en 1996, on a enregistré une augmentation importante du nombre de déraillements impliquant plusieurs wagons, c'est-à-dire quatre ou plus. Le bureau a également fait état d'une augmentation du nombre de déraillements impliquant des wagons transportant des marchandises dangereuses.

M. Prescott: Mon intervention portera sur les accidents de transport qui surviennent sur les autoroutes. Je suis un enquêteur et je travaille en étroite collaboration avec les policiers qui, en général, sont les premiers à arriver sur les lieux d'un accident. Les policiers s'attachent surtout, avec raison, à déterminer si une infraction au code de la route a été commise.

Mon travail consiste à prendre les résultats de mon enquête et ceux de l'enquête menée par la police, et d'analyser tous les facteurs techniques et environnementaux qui auraient pu être à l'origine de l'accident, les conditions climatiques et autres facteurs de ce genre. Les tribunaux se servent de cette analyse dans leur examen de la responsabilité, tandis que les compagnies d'assurances l'utilisent pour s'entendre avec les parties concernées quant aux dommages-intérêts qui doivent être versés.

Bon nombre de mes collègues, en particulier les policiers, qui ont des compétences identiques aux miennes, ne se considèrent plus comme des «enquêteurs d'accidents», mais comme des «enquêteurs de collisions», parce que le dictionnaire définit le mot «accident» comme un événement inévitable. Or, d'après mon expérience et celle de la plupart de mes collègues, les accidents sur les autoroutes sont, dans une large mesure, évitables. Par conséquent, ce ne sont pas des accidents, au sens strict du mot.

The work police officers do generally stops when they have fulfilled the requirements under the Highway Traffic Act. However, my work is completed upon the conclusion of a court case once an insurance company settles liability. Both of us have experience in analysing accidents which leads to learning certain lessons but, unfortunately, those lessons never seem to make their way to the decision makers who establish our rules and regulations. For that reason, I was quite excited about sharing some of my experiences with you.

I will address three points today. I will talk about driver training; the complexity of our highway environment, and how that the complexity of that environment creates a hazardous situation; and my belief that we have a bias for reactive solutions instead of proactive solutions.

All three points will involve a human theme. I am a professional engineer who has spent the last 27 years working with technology and, in that time, I have learned that people are the most important consideration, not technology. I think the biggest opportunities for improved safety come from the human side, that is, education. There are technological additions that can be made. We can make highways better, and we can make vehicles better, but I think the biggest opportunities lie with people, specifically, driver training.

I would like to give you some examples. The first incident involved very poor road conditions. A salting truck was called out within five minutes of the MTO observing icy road conditions. The driver of the truck was an extremely dedicated, well-trained driver, but he had never salted before. It was the first major salting run of the season, it was the first salting run on icy roads ever for this driver. His was the first truck out of the yard, less than two minutes after the call. He did not salt the first bridge he passed over, although that bridge was completely covered with black ice. His vehicle was travelling at 30 kilometres an hour so there was little effect of the icy conditions on his truck. However, less than five minutes after he passed over that bridge, two accidents occurred, one being a serious head-on collision. If that new driver had had an experienced driver at his side on his first two or three runs to help him identify black ice, and to know where he should put salt down, then that accident could have been avoided.

My second example involves a tanker truck carrying liquid, not a full tank, and, therefore, as the liquid moves in the tank, there are significant physical forces on the tank. Again, this involved a relatively junior driver. It was his first time carrying a liquid cargo; his first run of the day; and he was on his first ramp to get on to the 401. The truck tipped over and there was a significant environmental spill. Fortunately, there were no injuries.

My third example has to do with load security. A semi-van, was loaded with rolls in the United States and then sealed. It was picked up by a tractor unit that came from Canada. The driver of the tractor unit was not present when the van was being loaded, so

De manière générale, le travail des policiers prend fin dès qu'ils ont terminé leur enquête conformément aux dispositions du code de la route. Toutefois, mon travail ne prend fin que lorsque le tribunal a rendu sa décision et que la compagnie d'assurance a fixé les dommages-intérêts. Les analyses d'accidents permettent à nos deux équipes de tirer certaines leçons mais, malheureusement, ces leçons ne semblent jamais être comprises par les technocrates qui s'occupent d'établir les règles et les règlements. Voilà pourquoi j'étais très heureux de pouvoir partager certaines de mes expériences avec vous.

Je veux aujourd'hui explorer trois points: la formation des conducteurs, la complexité de notre réseau autoroutier et les dangers qu'il présente, et notre tendance à favoriser les mesures correctives aux mesures préventives.

Tous les trois comportent un facteur humain. Je suis un ingénieur qui travaille depuis 27 ans avec la technologie. Au cours de cette période, j'ai appris que l'homme, et non la technologie, est le facteur le plus important. À mon avis, la meilleure façon d'améliorer la sécurité, c'est par la formation. Des adaptations technologiques peuvent être apportées. Nous pouvons améliorer les autoroutes et les véhicules, mais nous pouvons réaliser encore plus de progrès en misant, notamment, sur la formation des conducteurs.

Permettez-moi de vous donner quelques exemples. Dans le premier cas, l'accident était attribuable à de très mauvaises conditions de route. On a fait appel à un camion de sel cinq minutes après que l'OTM eut annoncé que les routes étaient recouvertes de verglas. Le conducteur était extrêmement consciencieux et compétent, mais il n'avait jamais conduit de camion de sel auparavant. C'était la première sortie de la saison, et la première expérience de ce genre pour lui. Il a été le premier à partir, moins de deux minutes après avoir reçu l'appel. Il n'a pas répandu de sel sur le premier pont qu'il a traversé, même si ce pont était complètement recouvert de glace noire. Il circulait à 30 kilomètres à l'heure, de sorte qu'il n'était pas gêné par le verglas. Toutefois, moins de cinq minutes après qu'il eut traversé le pont, deux accidents se sont produits, dont une collision frontale. Si, au cours de ses deux ou trois premières sorties, ce nouveau conducteur avait été accompagné d'un conducteur expérimenté qui l'aurait aidé à repérer la glace noire et qui lui aurait indiqué où répandre le sel, l'accident aurait pu être évité.

Mon deuxième exemple concerne un camion-citerne qui n'était pas rempli à capacité. Comme le chargement liquide se déplace pendant le trajet, il y a des forces physiques importantes qui s'exercent sur le camion-citerne. Encore une fois, ce camion était conduit par un conducteur relativement jeune. C'était la première fois qu'il transportait un chargement liquide, et c'était sa première sortie de la journée. Lorsqu'il s'est engagé sur la bretelle pour aller rejoindre la 401, le camion a basculé et son contenu s'est répandu, causant un déversement environnemental important. Heureusement, il n'y a pas eu de blessés.

Mon troisième exemple porte sur le transport sécuritaire des marchandises. Des rouleaux ont été placés à bord d'une semi-remorque aux États-Unis. Celle-ci a ensuite été scellée et reprise en charge par un véhicule tracteur venant du Canada. Le

he did not see how the load was secured. He did not ask that the seals be broken so he could inspect it. He was experienced enough to know that it was his responsibility for load security, but he chose, for whatever reason, not to examine his load. Back in Canada, he took some back roads because he was pressed for time and on an 'S' curve on a country roads, one of the rolls came out of the chinks. It has been improperly secured. It came out of the chinks, bumped into the side of the cargo van, and caused the van to tip over.

My last example involves a dump truck travelling down a very steep incline being driven by, again, an inexperienced driver who approached the decline too quickly. He attempted to change gears, he took out his gear box. He then applied his brakes but, instead of applying his brakes he pumped them, and, on an air-braked vehicle, that very quickly depletes the air cylinder. Essentially, he had no gear reduction left and no braking power. That incident involved a fatality. He hit another vehicle and killed the occupant of that vehicle.

My message to you is that, first, we must have good training systems for our drivers. We do not have a buddy-system or the equivalent of an apprenticeship program where experienced drivers can pass on their knowledge of carrying certain cargoes safely on our highways.

Second, our highway environment is complex. Probably all of us in this room drive vehicles and, because it has become second nature to us, we do not think about how complex the highway environment is. We have 60-ton tractor trailers on the highway, side by side with one-ton cars. A 60-to-1 mass ratio difference is an enormous disparity. Once off the highways, those 60-ton tractor trailers are occupying the same streets as bicycles and pedestrians. Drivers with these enormous vehicles have an enormous advantage, but they pose an enormous risk to all of the smaller vehicles zipping around them.

Why do these other vehicles zip around them? My personal belief — and it is borne out by research — is that most people do not understand the technical limitations of their vehicles. If they have anti-lock brakes, they think that they are invincible, and they're not. On highways you will see a very responsible tractor trailer driver attempting to maintain some space between his vehicle and the vehicle ahead of him. You will also see smaller vehicles zipping in in front of that tractor trailer, leaving sometimes less than one vehicle length between the vehicles. What these people do not realize, and what many truck drivers do not realize, is that the air brakes in a tractor trailer do not apply for a period of about point three seconds after the driver has applied his brake pedal. That is because air is compressible; it takes time for that air to reach the brakes. Therefore, if a tractor trailer is travelling at 100 kilometres an hour, and its brakes cannot be applied — no matter how good the technology is or how fast the driver's reaction — for point three of a second, that means that vehicle will move 13 metres, almost three vehicle lengths before anything can happen.

conducteur du véhicule n'était pas présent pendant le chargement de la semi-remorque, de sorte qu'il n'a pas vu si les marchandises étaient bien arrimées. Il n'a pas demandé qu'on brise les scellés pour qu'il puisse inspecter le contenu. Il savait, en raison de son expérience, qu'il était responsable de la sécurité du chargement, mais il a choisi, pour une raison ou une autre, de ne pas l'inspecter. Une fois rendu au Canada, il a décidé de prendre des routes secondaires parce qu'il était pressé par le temps. Il a pris un virage. Un des rouleaux a perdu sa cale, est allé frapper la paroi de la remorque et celle-ci s'est renversée.

Mon dernier exemple concerne un camion à benne qui descendait un chemin en pente raide. Encore une fois, le conducteur était inexpérimenté et roulait trop vite. Il a essayé de rétrograder, et a brisé sa boîte de vitesses. Au lieu d'appuyer sur les freins, il a choisi de les pomper, ce qui a pour effet, dans un véhicule muni de freins à air comprimé, d'épuiser rapidement le cylindre. Il ne pouvait plus utiliser son levier de vitesses pour ralentir, et il n'avait plus de freins. Le conducteur a frappé un autre véhicule et tué l'occupant de ce dernier.

Mon message est le suivant. D'abord, il faut mettre sur pied de bons programmes de formation pour les conducteurs. Nous n'avons pas encore de programmes d'apprentissage par jumelage qui permettent aux conducteurs expérimentés de transmettre leurs connaissances sur le transport sécuritaire des marchandises.

Ensuite, notre réseau autoroutier est complexe. Nous conduisons probablement tous un véhicule. Comme c'est une seconde nature pour nous. Nous ne pensons pas à la complexité de notre réseau. Nous avons sur nos autoroutes des tracteurs de 60 tonnes qui côtoient des voitures d'une tonne. Un rapport de masse de 60 à 1, c'est énorme. Une fois qu'ils ont quitté le réseau autoroutier, ces tracteurs de 60 tonnes empruntent les mêmes routes que les bicyclettes et les piétons. Les conducteurs de ces véhicules détiennent un avantage énorme, mais ils présentent aussi un sérieux danger pour tous les véhicules plus petits qui circulent autour d'eux.

Pourquoi ces autres véhicules vont et viennent autour d'eux? Quant à moi, je crois — et la recherche est là pour appuyer mes dires — que la plupart des gens ne comprennent pas les limites techniques de leur véhicule. Parce que leur véhicule est équipé de freins antiblocage, ils se croient invincibles, mais il n'en est rien. Sur les routes, un conducteur de semi-remorque très responsable essaiera de maintenir une certaine distance entre son véhicule et celui qui le précède. Vous verrez aussi des véhicules plus petits se rabattre devant une semi-remorque en laissant parfois moins que l'espace d'un véhicule entre les deux. Ce dont ces gens ne se rendent pas compte, et c'est le cas de beaucoup de conducteurs de camions également, c'est que les freins à air comprimé d'une semi-remorque n'entrent en fonction qu'environ zéro virgule trois secondes après que le conducteur a appuyé sur la pédale. Ainsi, si l'on prend le cas d'une semi-remorque qui roule à 100 kilomètres à l'heure et dont les freins ne peuvent être appliqués — peu importe la bonne qualité du système de freinage ou la vitesse de réaction du conducteur — pendant zéro virgule trois secondes, le véhicule parcourra 13 mètres, c'est-à-dire presque que trois longueurs de véhicule avant que quoi que ce soit se produise.

The vehicle ahead of him is also subject to certain variables. It is being driven by a person. It is unlike an aircraft situation where there are strict rules about fatigue, training, the number of people in the cockpit. The driver of the motor vehicle may be operating a cell telephone, talking to another occupant in the vehicle, listening to the radio, may be tired, or even impaired.

This makes a highway environment quite complex. My message here to you is that, as you do deliberate on our three main modes of transportation: air, rail and highways, do not accept any form of mediocrity in the rules and regulations that apply to the highways. We should expect the same high standards that apply in rail and air travel. If those can be applied to our highways, then we will see an improvement in safety on the highways.

My third point is that we seem, as a society, to wait until a problem becomes serious or visible in the public eye before we decide to do something about it. I call that a "reactive" solution as opposed to a "proactive" solution. In Toronto, a large gravel-carrying truck left a ramp and crashed into a house and killed a woman in that house. That generated a lot of public outcry. It turned out that that trucking company has had numerous safety violations before this incident occurred. In my opinion, we are only able to catch these offenders on the road, not before they get on the roads. All of the previous offences committed by this particular trucking company were observed by police officers on the highway. I believe many of our transportation businesses have lost sight of the fact that the use of highways is a privilege, not a right.

Businesses see their role as moving goods from A to B by highway, and they use the highways in a way that allows them to maximize their profits. No one will object to any business making a profit, but they very often move those goods in ways that place the rest of the public, who also have a right to use the highways, at increased risk.

My message to you on this point is that we must have a requirement to operate equipment safely. Those requirements exist, but there is no method of assessing conformance to those requirements until the equipment is on the highway. I am suggesting that we find ways to assure conformance to requirements before vehicles get out on the roads. That would be a proactive step. These measures might be complex to develop, but we are intelligent people, and I am sure we can develop workable systems. If we develop those, then the vehicles on the highways will have a better chance of not becoming involved in a serious incident.

Senator Bacon: It is terrible to hear what is happening in air, rail and vehicle transportation, but it seems to me that the worst situation is to be found on our highways. Is that so?

Le véhicule qui précède est alors assujéti à certaines variables. Il est conduit par une personne. À la différence d'un avion, aucune règle stricte ne s'applique en ce qui concerne la fatigue, la formation, le nombre de personnes dans la cabine. Il se peut que le conducteur du véhicule utilise un téléphone cellulaire, parle à un autre occupant du véhicule, écoute la radio, soit fatigué ou que sa vigilance soit perturbée.

Cela rend l'environnement routier très complexe. Ce que je veux vous dire ici, c'est qu'étant donné que vous étudiez les trois modes de transport principaux, c'est-à-dire aérien, ferroviaire et routier, vous ne devez accepter aucune forme de médiocrité en ce qui a trait aux règles et aux règlements qui s'appliquent aux voies publiques. Nous devrions nous attendre à ce que soient appliquées des normes aussi élevées que dans les transports ferroviaire et aérien. Ainsi, nous verrons des progrès en matière de sécurité sur nos routes.

Le troisième point que je veux faire ressortir c'est que, en tant que société, nous donnons l'impression d'attendre qu'un problème ne devienne sérieux aux yeux du public avant de prendre le taureau par les cornes. J'appelle cela une solution «réactive» par opposition à une solution «proactive». À Toronto, un poids lourd chargé de gravier a percuté une maison et a tué une femme, après être sorti d'une bretelle. Cet accident a ameuté l'opinion. L'enquête a révélé que l'entreprise de camionnage avait enfreint à maintes reprises des règles de sécurité avant cet accident. À mon avis, il n'y a que sur la route que nous pouvons attraper ces contrevenants. Les agents de police de la circulation routière avaient déjà observé toutes les infractions dont cette entreprise de camionnage s'était rendu coupable. Je crois que beaucoup de nos entreprises de transport ont oublié que l'utilisation des voies publiques est un privilège et non un droit.

Les entreprises estiment que leur rôle consiste à transporter des marchandises du point A au point B en empruntant la voie publique qu'ils l'utilisent de manière à maximiser leurs profits. Personne n'a rien contre le fait que les entreprises fassent des profits, mais ces marchandises sont trop souvent transportées de manière à poser un risque accru pour le reste du public qui a aussi le droit d'utiliser les voies publiques.

Mon message à cet égard c'est que nous devons exiger que l'équipement soit utilisé en toute sécurité. Ces exigences existent, mais nous ne disposons d'aucun moyen pour en évaluer la conformité tant que l'équipement n'est pas utilisé sur la voie publique. Je vous suggère de trouver des moyens d'assurer que les véhicules se conforment aux exigences avant de les laisser prendre la route. Il s'agirait là d'une solution proactive qui pourrait être difficile à mettre au point, mais intelligents comme nous sommes je suis convaincu que nous pouvons concevoir des systèmes aptes à être mis en pratique. Ainsi, les véhicules qui circuleront sur nos routes auront de bien meilleures chances de ne pas être impliqués dans un grave accident.

Le sénateur Bacon: C'est terrible d'entendre ce qui se passe dans l'industrie des transports aérien, ferroviaire et routier, mais il me semble que la situation est pire sur nos routes. Est-ce bien le cas?

Mr. Prescott: A significant number of tragedies happen on our highways. Part of the reason is that highways are used quite differently from the way our air transportation and rail transportation systems are used. They are used by enormous vehicles and small vehicles; they are used by people who are not professional drivers to move people to work; and they are used by people in various states of stress and anxiety, and impairment and ability.

Very often, the first time a person is involved in a serious accident it happens because the person has no experience of how to avoid a collision. Often the driver will brake when he should have steered, or vice versa. Drivers can improve their ability by practising what to do in certain situations. Pilots take that sort of training, as do locomotive drivers. I am sure many truck drivers also take such training, but the drivers of those tiny vehicles on the road do not. Education is enormously beneficial.

Senator Bacon: For drivers of automobiles or for drivers all highway vehicles?

Mr. Prescott: For drivers of all highway vehicles. We are coming up to April, which in my business, we call the "silly" season because road conditions improve with the milder weather and we start to see motorcyclists on the roads who are mostly young people who think they are invincible.

Senator Bacon: Our winters are so bad that drivers get excited in April.

Mr. Prescott: During the winter, when the weather is bad, airplanes do not fly or they change their patterns, but on the highways the police may advise people not to travel, but they still do. I think education and training are two enormous opportunities to improve safety.

Senator Bacon: Are you suggesting that permits be issued to drivers?

Mr. Prescott: That may be good, but I do not know if I have reached a conclusions on training. As an engineer, I am obligated to continue my training. I have been at this for 27 years, but I am still learning. Truck drivers continue to train. They take courses in air brakes and how to handle different loads.

It would be beneficial if we were always learning about driving.

Senator Bacon: This is a provincial jurisdiction, but do think it would be useful if drivers had to pass a test once every five years, for example? Would you recommend that?

Mr. Prescott: I would like to see a culture of safety, rather than mandating training courses for people, I would like to see people being enthusiastic about learning how to become better drivers, rather than them being told that they must take a particular

M. Prescott: Les tragédies ne manquent pas sur nos routes et cela s'explique en partie par l'utilisation très différente qu'on en fait par rapport à la situation dans les transports aérien et ferroviaire. Elles sont utilisées par d'énormes et de petits véhicules. Elles sont utilisées par des gens qui ne sont pas des conducteurs professionnels et qui amènent des gens au travail. Enfin, elles sont utilisées par des personnes qui sont dans divers états de stress et d'anxiété, voire même d'incapacité.

Très souvent, le premier accident grave dans lequel est impliquée une personne est attribuable au fait qu'elle n'a pas appris comment éviter une collision. Il arrive souvent que le conducteur freine alors qu'il devrait braquer ou vice versa. Les conducteurs peuvent s'améliorer en pratiquant la chose à faire dans certaines situations. Les pilotes tout comme les conducteurs de locomotive suivent ce genre de formation. Je ne suis pas sûr que beaucoup de chauffeurs de camions le font, mais les conducteurs de petits véhicules qui circulent sur nos routes ne le font pas. L'apprentissage comporte d'énormes avantages.

Le sénateur Bacon: Pour les conducteurs d'automobiles ou pour tous les conducteurs qui circulent sur nos routes?

M. Prescott: Pour les conducteurs de tous les véhicules qui circulent sur nos routes. Avril s'en vient et dans mon métier nous parlons de la «saison folle» parce que le temps plus clément améliore les conditions des routes et que nous commençons à voir des motocyclistes, en grande partie des jeunes, qui se pensent invincibles.

Le sénateur Bacon: Nos hivers sont tellement exécrables que les conducteurs sont surexcités en avril.

M. Prescott: Pendant l'hiver, lorsqu'il fait mauvais temps, les avions ne décollent pas ou modifient leur plan de vol, mais sur nos routes les gens passent outre aux avertissements des forces de l'ordre de limiter leurs déplacements. Je crois que l'éducation et l'information offrent deux grandes possibilités lorsqu'il s'agit d'améliorer la sécurité.

Le sénateur Bacon: Voulez-vous dire par là que l'on devrait délivrer des permis aux conducteurs?

M. Prescott: C'est peut-être une solution, mais je ne sais pas si j'en ai terminé avec la formation. En tant qu'ingénieur, je suis obligé de me perfectionner. J'exerce mon métier depuis 27 ans, mais je continue à apprendre. Les conducteurs de camions poursuivent leur formation en suivant des cours sur les freins à air comprimé et sur la façon d'adapter la conduite de leur véhicule aux différentes charges qu'ils transportent.

Nous aurions avantage à poursuivre notre apprentissage de la conduite.

Le sénateur Bacon: Il s'agit d'une compétence provinciale, mais croyez-vous qu'il serait utile d'exiger des conducteurs qu'ils subissent un test tous les cinq ans, par exemple? Le recommanderiez-vous?

M. Prescott: J'aimerais voir une culture de la sécurité plutôt que des cours obligatoires. J'aimerais qu'ils soient enthousiasmés par l'idée de devenir de meilleurs conducteurs plutôt que d'imposer un cours de formation. Je sais que c'est faire preuve

training course. I know that is idealistic, but I tend to be a bit of an idealist about those things.

Senator Bacon: Have there been any improvements in transportation safety?

Mr. Prescott: Technologically, our vehicles are improving, for example, with the installation of anti-lock brakes, ABS systems. Technology helps us improve our safety margin as long as the driver doesn't use up that margin by trying to, say, corner faster.

There have been technological improvements to tractor trailers. Their brakes are better. I am sure you have heard lots of previous witnesses testifying about brakes being a problem. Anti-lock braking systems are becoming more common on tractor trailer units. They are being installed by the owners willingly, because it improves their driving.

Apart from technological advances, there are graduated licensing systems which improve the situation. There are restrictions on young drivers who cannot operate a vehicle on certain highways and at night time. I think, however, more steps should be taken to curb alcohol abuse on our roads because, in many of the tragic accidents I see, alcohol is a factor. Education can help there.

Senator Adams: Mr. Learn, when you receive an accident report, why do you not pursue it with a government official right away? You say you are frustrated by the lack of government action on board reports or recommendations. How can we improve that situation?

Mr. Learn: I would be reticent if I did not inform you that people I have worked with in the past have been excellent people. At the field level, the investigators are hard working, dedicated people. There is an honest, earnest desire among those people to propagate safety within the industry. We went out many times to the railways and spoke about the roles of the various players because, when the TSB came along, it was very unsettling to the industry because they did not know what to expect.

However, that did not filter down sufficiently so that everyone understood their roles within the field. For example, we do not go into an accident site until we do a preliminary perimeter inspection of it, with field glasses, whatever, and even then, once we determine that there is a leaking hazardous product in a derailment we, as investigators, do not go in until Transport Canada dangerous goods inspectors declare the area safe. Only then would the TSB take over the investigation through its investigator in charge.

That system works well. All of the people in the field know the rules. It took a long time before the railway field officers understood why it was important not to move things at a derailment site until we had gathered the information and the

d'idéalisme, mais j'ai tendance à être un peu idéaliste au sujet de ces choses.

Le sénateur Bacon: Y a-t-il eu des améliorations en ce qui a trait à la sécurité des transports?

M. Prescott: Du point de vue technique, nos véhicules s'améliorent, grâce à l'installation de freins antiblocage de type ABS, par exemple. La technologie nous aide à améliorer notre marge de sécurité tant que les conducteurs n'utilisent pas cette marge pour accélérer dans les courbes.

Des améliorations techniques ont été apportées aux semi-remorques. Elles sont équipées d'un meilleur système de freinage. Je suis sûr qu'un grand nombre des témoins que vous avez déjà entendus vous ont parlé des problèmes que posent les freins. Les systèmes de freinage antiblocage se retrouvent de plus en plus sur les semi-remorques. Les propriétaires les installent volontairement parce qu'ils améliorent la conduite.

À part les progrès technologiques, les systèmes d'immatriculation par étape progressive améliorent la situation. On impose des restrictions aux jeunes conducteurs et conductrices qui ne peuvent conduire un véhicule sur certaines routes de même que le soir. Je crois, cependant, qu'il faudrait prendre davantage de mesures pour freiner la consommation excessive d'alcool au volant parce que je constate que l'alcool joue un rôle dans beaucoup d'accidents tragiques. Les programmes de sensibilisation peuvent venir en aide dans ce domaine.

Le sénateur Adams: Monsieur Learn, lorsque vous recevez un rapport d'accident, pourquoi n'y donnez-vous pas suite immédiatement avec un fonctionnaire? Vous dites être frustré parce que le gouvernement ne donne pas suite aux rapports ou aux recommandations du bureau. Comment pouvons-nous améliorer la situation?

M. Learn: Je dois dire que les gens avec qui j'ai travaillé par le passé étaient admirables. Sur le terrain, les inspecteurs sont des gens travailleurs et dévoués. Ils tiennent réellement à promouvoir la sécurité au sein de l'industrie. Nous avons rencontré à maintes reprises les représentants des chemins de fer et leur avons parlé des rôles des divers intervenants car la création du Bureau de la sécurité des transports a beaucoup inquiété l'industrie qui ne savait pas trop à quoi s'attendre.

Cependant, la communication de cette information aux échelons inférieurs n'a pas été suffisante pour permettre à chacun de comprendre son rôle sur le terrain. Par exemple, nous ne nous rendons sur les lieux d'un accident qu'après avoir fait une inspection préliminaire du périmètre, entre autres à l'aide de jumelles et même là, une fois que nous déterminons que le déraillement a provoqué la fuite d'un produit dangereux, nous, les inspecteurs, ne nous rendons pas sur les lieux tant que les inspecteurs des matières dangereuses de Transports Canada n'ont déclaré que la zone est sûre. Ce n'est qu'à ce moment-là que le Bureau de la sécurité des transports procédera à l'enquête par l'intermédiaire de l'enquêteur responsable.

Ce système fonctionne bien. Tous les employés sur le terrain connaissent les règles. Il a fallu longtemps avant que les agents itinérants des chemins de fer comprennent pourquoi il était important de ne rien déplacer sur les lieux d'un déraillement

evidence we needed. They now know that we will turn it over to them and they can proceed to clean up. Those roles were eventually clearly understood.

Under the NTA and the Railway Transport Committee, there was a pride of authorship in a report. You investigated an accident, you went before the committee, and you explained your findings to them. There was interaction. We knew each other. You were respected on the basis that you were appointed under Section 226 of the NTA Act to investigate.

Now, once we write a report, it is in Ottawa within 30 days. We do not see it again. We may, eventually, receive a request to make some changes, if we agree with them. What was originally a 30-page report, may end up being only five pages long. The Act stipulates that we are to note deficiencies. We note those deficiencies, include them in the report, and they are removed.

I sat on the Human Factors Committee, and I chaired the Risk of Collision Project, so I know what happens in Ottawa. There is often no feedback or even requests for further information. This results in frustration on our part.

Senator Adams: It sounds as if you are frustrated with the delays that are caused by Transport Canada.

Mr. Learn: I am sure they have reasons, but I do not see why the delays should be so extended. People and industry have a right to know why they are being, say, moved out of their homes if there is a railway derailment. It is not good enough to tell them the reason two years down the road.

Mr. Machet: Part of the problem lies in the fact that upper management receives these reports, and they are responsible for transferring this information to the regulatory agency. Sometimes, they do not have the necessary background to recognize these problems as they come out of the field, and because of that, they tend to lag a little bit on how fast that information is transferred. I think that is where the problem lies. There is just not enough expertise at the higher levels to recognize what problems have been uncovered by those at the lower level.

Being out in the field, being in direct contact with the industry, we can recognize the problem immediately and pass the information on, but the transfer of information really slows down at that point.

Senator Adams: Living in the Arctic, most of the time we can't even see the paved roads. We drive on snow covered roads.

However, since I moved south, I have had to drive back and forth to work for almost 20 years, and I often see people driving on the highway showing absolutely no concern about poor weather conditions.

Your comments about driver training is something we should consider. Perhaps people should be tested not only when they first get their licence, but there should be a continuing education

jusqu'à ce que nous ayons recueilli l'information et les preuves dont nous avons besoin. Ils savent maintenant qu'ils pourront ensuite procéder au nettoyage. Ces rôles ont fini par être clairement compris.

À l'époque de l'Office national des transports et du comité des transports par chemin de fer, on était fier d'être l'auteur d'un rapport. Vous enquêtiez sur un accident, vous comparaisiez devant le comité et vous expliquiez vos constatations. Il y avait de l'interaction. Nous nous connaissions. On vous respectait parce que vous aviez été chargé de faire enquête en vertu de l'article 226 de Loi sur l'Office national des transports.

Maintenant, une fois que nous rédigeons un rapport, il est transmis à Ottawa dans les 30 jours. Nous ne le revoyons pas. Il est possible qu'on nous demande d'y apporter certains changements, si nous les approuvons. Ce qui à l'origine était un rapport de 30 pages peut finir par n'être qu'un simple document de cinq pages. La loi prévoit que nous devons constater les irrégularités. Nous relevons ces irrégularités, nous les incluons dans le rapport et elles sont éliminées.

J'ai fait partie du Human Factors Committee et j'ai présidé le Risk of Collision Project. Je sais donc ce qui se passe à Ottawa. Souvent, nous ne recevons aucun commentaire, ni même aucune demande de précision. C'est une situation frustrante pour nous.

Le sénateur Adams: J'ai l'impression que vous êtes frustré par les délais causés par Transports Canada.

M. Learn: Je suis sûr qu'ils ont leurs raisons mais je ne vois pas pourquoi les délais doivent être si longs. La population et l'industrie ont le droit de savoir pourquoi elles doivent quitter leur résidence en cas de déraillement. On ne peut pas se contenter de leur en donner les raisons deux ans plus tard.

M. Machet: Une partie du problème est attribuable au fait que la haute direction reçoit ces rapports et est chargée de transmettre cette information à l'organisme de réglementation. Parfois, elle n'a pas les compétences nécessaires pour reconnaître les problèmes qui se produisent sur le terrain et c'est pourquoi elle a tendance à ne pas transmettre cette information aussi rapidement qu'elle le devrait. Je pense que c'est là où se situe le problème. La haute direction n'a simplement pas la compétence voulue pour reconnaître les problèmes cernés par les employés des échelons inférieurs.

Comme nous sommes sur le terrain et en contact direct avec l'industrie, nous pouvons reconnaître immédiatement le problème et communiquer l'information mais c'est ensuite que la transmission de l'information se trouve à ralentir.

Le sénateur Adams: Dans l'Arctique, la plupart du temps nous ne pouvons même pas voir l'asphalte des routes. Nous conduisons sur des routes couvertes de neige.

Or, depuis que je me suis installé dans le sud, j'ai fait pendant une vingtaine d'années la navette matin et soir entre le bureau et la maison et j'ai souvent vu des gens conduire sur l'autoroute sans se soucier le moins du monde du mauvais temps.

Nous devrions prendre en considération vos commentaires à propos de la formation des conducteurs. Il faudrait peut-être administrer des examens de la route aux conducteurs pas

process so that drivers know about changing highway conditions. The authorities would also be kept up to date as to the traffic violations, whatever they may be, the driver has had between tests.

Driving along the highway just recently I noticed large, neon signs warning drivers of adverse traffic conditions. Do you think more neon signs should line our highways, perhaps reminding drivers of the speed limit or warning them of slippery conditions or black ice ahead?

Mr. Prescott: First of all, just a little anecdote, senator. My first driving experience in the North, on the snowy roads, was quite wonderful, until the spring came along and I decided I wanted to go fishing, and my car sunk into the Muskeg, so I learned something then, and by then I was supposedly an experienced driver.

To go back to your question, intelligent vehicle systems are on the way. There will be side warning systems for trucks using radar that will alert the driver to the fact that there is a vehicle beside his truck. Similar systems will tell you whether you are too close to the vehicle ahead of you or if the vehicle behind you is too close. There will also be more noticeable highway sign systems which will alert drivers of curves and changes in road conditions.

My point is that those new systems are not available yet. People are wonderfully adaptive creatures, but they can only adapt if they know they have to adapt. If they do not adapt until they are in a collision situation, then it is too late.

The majority of people do not understand their vehicles. There are many misconceptions out there. I recently read an article in *The Toronto Star* about some people who bought four-wheel drive vehicles because they thought four-wheel drive vehicles were safer. While it is true that a four-wheel drive vehicle can get you going, once you are moving, a four-wheel drive vehicle behaves, performance wise, no differently from a similarly equipped two-wheel drive vehicle. If you try to go around a wet or icy curve in a four-wheel drive at a higher speed than you would have done if you were driving a two-wheel-drive vehicle, you will be in the ditch. Maybe there is a responsibility on the automotive industry to educate people about the capabilities of their machine. That may be one option to consider.

Senator Adams: Earlier someone mentioned the lack of training of some truck drivers, and the reason is that those who own and operate trucks cannot afford to pay \$500 for training and some companies who operate these trucks may not be inclined to pay for additional training for their drivers. Earlier you talked about a driver who could not drive a semi-trailers and you said that was not uncommon. Surely, to drive a heavy vehicle, a driver requires a special licence.

seulement la première fois qu'ils veulent obtenir leur permis mais de façon régulière pour les familiariser avec les conditions de la route. Il faudrait également tenir les instances compétentes au courant des infractions au règlement de la circulation commises par le conducteur entre ces examens.

En conduisant sur l'autoroute dernièrement, j'ai remarqué de grands panneaux lumineux avertissant les conducteurs des mauvaises conditions de la circulation. À votre avis, faudrait-il installer davantage de panneaux lumineux le long de nos autoroutes pour peut-être rappeler aux conducteurs les limites de vitesse ou les avertir que la chaussée est glissante?

M. Prescott: J'aimerais d'abord vous raconter une petite anecdote, sénateur. Ma première expérience de conduite dans le Nord, sur des routes enneigées, a été assez merveilleuse jusqu'au printemps lorsque j'ai décidé d'aller à la pêche et ma voiture s'est enfoncée dans le muskeg. Cela a été une leçon pour moi et j'étais censé être alors un conducteur expérimenté.

Pour revenir à votre question, on est en train de mettre au point des systèmes intelligents de régulation de la circulation sur les autoroutes. Les camions seront munis de systèmes d'avertissement latéraux, c'est-à-dire de radars qui avertiront le chauffeur de la présence d'un véhicule à côté de son camion. Des systèmes analogues vous indiqueront si vous roulez trop près du véhicule qui vous précède ou si le véhicule qui vous suit est trop proche. On installera également des panneaux plus visibles sur les autoroutes, qui avertiront les conducteurs des virages et des changements dans les conditions de la route.

Ces nouveaux systèmes ne sont toutefois pas encore disponibles. Les gens sont des créatures douées d'une merveilleuse faculté d'adaptation mais ils ne s'adaptent que s'ils y sont obligés. S'ils attendent qu'il y ait un risque de collision pour s'adapter, il est alors trop tard.

La plupart des gens ne comprennent pas comment fonctionnent leurs véhicules. Les idées fausses sont très répandues. J'ai lu récemment un article dans le *Toronto Star* à propos de gens qui avaient acheté des véhicules à quatre roues motrices parce qu'ils pensaient que ces véhicules étaient plus sûrs. Même si effectivement un véhicule à quatre roues motrices est efficace, une fois en mouvement, il ne se comporte pas différemment d'un véhicule à deux roues motrices muni du même équipement. Si vous essayez de prendre un virage sur la chaussée mouillée ou glissante dans un véhicule à quatre roues motrices à une vitesse plus élevée que si vous conduisiez un véhicule à deux roues motrices, vous vous retrouverez dans le fossé. Peut-être faudrait-il charger l'industrie automobile de renseigner les gens sur les capacités de leur véhicule. Ce pourrait être une option à envisager.

Le sénateur Adams: Quelqu'un a mentionné plus tôt l'absence de formation de certains camionneurs en citant comme raison que les propriétaires et exploitants de camions n'ont pas les moyens de payer 500 \$ pour leur formation et que certaines compagnies de camionnage ne veulent peut-être pas payer une formation supplémentaire à leurs chauffeurs. Plus tôt, vous avez parlé d'un chauffeur qui était incapable de conduire une semi-remorque et vous avez dit que ce n'était pas rare. Ne faut-il pas, pour conduire un véhicule lourd, qu'un conducteur ait un permis spécial?

Mr. Prescott: It would definitely be helpful training courses were more accessible to drivers employed by small trucking companies. Perhaps a tax rebate or a subsidy would encourage drivers to take part in these courses.

My experience has been that the larger companies have superb training courses, and if that could, somehow, be filtered down and made available to the smaller operators, it would be beneficial.

The Chairman: I would like to ask 10 or 15 questions, but unfortunately, our time has run out. Thank you for leaving us the concept of the need to develop a culture for safety.

Mr. Learn, I am sure you know very well that when a politician asks the deputy minister to send to his office a team for the purposes of putting into action a policy of government, very frequently that policy, when it is finally presented to the minister, bears little or no resemblance to the initial briefing. You can figure that one out.

When I first read *Freedom to Move*, I wondered what Don Mazankowski and I had been doing for the previous 14 or 15 months talking about deregulation, where would it lead and what impact it would have. The final act had very little relationship to what we had discussed.

I thank you very much. You have travelled quite a distance to be here with us. We may have to call on you later in our mandate.

Our next witness is the President of the Laurentian Pilotage Authority. We are very pleased that you are able to be with us. Perhaps you might introduce yourself and tell us a little bit about the Laurentian Pilotage Authority and then, as we usually do, the senators will probably have a question or two.

Mr. Jean-Claude Michaud, President Laurentian Pilotage Authority Canada: Thank you very much for inviting us. Since we did not anticipate this appearance, we did not prepare a written brief.

The Chairman: That is fine.

Mr. Michaud: Just this morning, we decided to come to the committee hearing to see if we could answer any queries you might have. I have read the documentation which was submitted by the Pacific Pilotage Authority which is similar to our own organization here, and the same comment applies to both other administrations. We are one of four administrations.

The Chairman: Do you have an opening comment or observation?

Mr. Guy Major, Secretary of Legal Counsel to Laurentian Pilotage Authority: I am accompanying Mr. Michaud today, and I hope I can be of some assistance.

M. Prescott: Il serait certainement utile que des cours de formation soient plus accessibles aux conducteurs employés par de petites compagnies de camionnage. Peut-être un remboursement de taxe ou une subvention encouragerait les conducteurs à suivre ces cours.

D'après mon expérience, les grosses compagnies offrent d'excellents cours de formation et si ces cours pouvaient être mis à la disposition des plus petits exploitants, ce serait très utile.

Le président: J'aimerais poser 10 ou 15 questions mais malheureusement notre temps est écoulé. Je tiens à vous remercier de nous avoir fait part de la nécessité de développer une culture axée sur la sécurité.

Monsieur Learn, vous n'êtes sûrement pas sans savoir que lorsqu'un politicien demande à un sous-ministre d'envoyer à son bureau une équipe chargée de mettre en oeuvre une politique gouvernementale, très souvent la version finale de la politique, présentée au ministre, n'a pas grand-chose à voir avec les indications initiales. À vous d'essayer de comprendre.

La première fois que j'ai lu *Aller sans entraves*, je me suis demandé ce que Dan Mazankowski et moi-même avions fait les 14 ou 15 mois précédents pendant lesquels nous avons étudié la déréglementation et ses conséquences. La loi qui a finalement été adoptée n'avait pas grand-chose à voir avec ce dont nous avions discuté.

Je tiens à vous remercier. Vous êtes venus de loin pour vous joindre à nous ici aujourd'hui. Nous devons peut-être vous convoquer à nouveau plus tard au cours de notre mandat.

Notre prochain témoin est le président de l'Administration de pilotage des Laurentides. Nous sommes heureux de vous accueillir parmi nous. Vous pourriez peut-être commencer par vous présenter et nous renseigner brièvement sur l'Administration de pilotage des Laurentides après quoi, comme d'habitude, les sénateurs auront probablement des questions à vous poser.

M. Jean-Claude Michaud, président, Administration de pilotage des Laurentides, Canada: Je vous remercie beaucoup de nous avoir invités. Comme nous n'avions pas prévu comparaître devant vous, nous n'avons pas préparé de mémoire écrit.

Le président: C'est très bien.

M. Michaud: Nous n'avons décidé que ce matin d'assister à l'audience du comité pour voir si nous pouvions répondre aux questions que vous pourriez avoir. J'ai lu la documentation qui a été présentée par l'Administration de pilotage du Pacifique, qui est un organisme semblable au nôtre, et les mêmes commentaires valent pour les deux administrations. Nous sommes l'une de quatre administrations.

Le président: Avez-vous une déclaration préliminaire à faire?

M. Guy P. Major, avocat, Administration de pilotage des Laurentides: J'accompagne M. Michaud aujourd'hui et j'espère pouvoir vous être utile.

The Chairman: Perhaps one or both of you, could tell us a little bit about the authority and its operation on the river. I have two concerns. One is the pilotage in the Arctic. The other relates to Halifax, where more and more shippers want to dispense with pilotage. Perhaps in a general way, you might deal with pilotage, in the context of safety, and in this case, accident avoidance.

Mr. Michaud: The Laurentian Pilotage Authority comprises the whole of the St. Lawrence River, from St. Lambert lock in Montreal to the Gulf of St. Lawrence, including the Saguenay River. It does not include the Arctic Ocean.

The Chairman: I realize that, but we do not expect anyone who operates in the Arctic to appear before the committee. As you know, a passenger vessel went aground there, a year or so ago. Does that suggest that there is a need for pilots in the Arctic?

Mr. Michaud: I presume, as the Arctic becomes more developed, especially now for cruise ships, like the one that went there last summer, there may be that need. Unfortunately, that ship went aground. Obviously, in the very near future, a study should be done to assess what can be done to avoid a repetition of that kind of accident. Not only is the safety of lives a concern, there is also the issue of damage due to pollution in the Arctic.

In the very near future, more ships, especially foreign-going ships, will be venturing into the Arctic and accessing the Northwest passage. This should be a big concern for the Canadians.

The Chairman: As an expert, to what degree do you believe the federal authority has responsibility? It is obvious that the number of attempted passages in those waters is increasing every year. Before we know it, 8 or 10 passages will be attempted during that very narrow window when passage is possible. Where will the pilots come from?

Will they be from the Canadian Coast Guard or from Fednav? I am hoping you will give a strong, even forceful opinion. Should we close the Arctic until such time as there is a body of qualified pilots to undertake this type of task, and I say that recognizing that it is out of your jurisdiction.

Perhaps you would prefer not to answer, and I would understand that. However, I am sure you understand our concern about this.

Mr. Michaud: Yes, I do. There are already some commercial ships using what we call "ice advisors". These people are ex-coast guards or ex-mariners who have spent much of their lives going up north with merchant ships. Unfortunately, some of them are newer comers in the area and are not qualified to perform this service. It should become compulsory to use an expert with local knowledge of the area. There are such groups of people around.

Le président: Vous pourriez peut-être nous renseigner à propos de l'Administration et de ses activités sur le fleuve. Deux questions me préoccupent. L'une, c'est le pilotage dans l'Arctique. L'autre concerne Halifax où de plus en plus d'expéditeurs veulent se passer du pilotage. Vous pourriez peut-être aborder le pilotage de façon générale dans le contexte de la sécurité et dans ce cas, de la prévention des accidents.

M. Michaud: L'Administration de pilotage des Laurentides comprend l'ensemble du fleuve Saint-Laurent, depuis l'écluse Saint-Lambert à Montréal jusqu'au Golfe du Saint-Laurent, y compris la rivière Saguenay. Elle ne comprend pas l'océan Arctique.

Le président: J'en suis conscient mais nous ne nous attendons pas à ce que quelqu'un de l'Arctique compare devant le comité. Comme vous le savez, un navire à passagers s'est échoué là-bas il y a environ un an. Cela veut-il dire qu'on a besoin de pilotes dans l'Arctique?

M. Michaud: Je suppose qu'au fur et à mesure que l'Arctique se développera, surtout comme destination des bateaux de croisière semblables à celui qui s'est échoué l'été dernier, cela deviendra nécessaire. Malheureusement, un navire s'est échoué. De toute évidence, il faudrait faire très bientôt une étude pour évaluer les mesures à prendre afin d'éviter que ce genre d'accidents se reproduise. Il faut tenir compte non seulement de la sécurité des passagers mais également de la pollution dans l'Arctique.

Très bientôt, de plus en plus de navires, particulièrement des navires étrangers, s'aventureront dans l'Arctique et emprunteront le passage du Nord-Ouest. Cela devrait énormément préoccuper les Canadiens.

Le président: En tant qu'expert, quelle est, à votre avis, la responsabilité de l'instance fédérale à cet égard? Il est évident que chaque année, le nombre de tentatives de traversée de ces eaux augmente. Bientôt, 8 ou 10 tentatives de traversée auront lieu au cours de cette période très courte pendant laquelle le passage est possible. D'où viendront les pilotes?

Viendront-ils de la Garde côtière canadienne ou de Fednav? J'espère que l'opinion que vous nous donnerez sera ferme et même catégorique. Devrions-nous fermer l'Arctique jusqu'à ce que nous ayons suffisamment de pilotes qualifiés pour entreprendre une telle traversée et je vous pose la question en sachant bien que cela ne relève pas de votre compétence.

Peut-être préférez-vous ne pas répondre et je comprends très bien. Cependant, je suis sûr que vous comprenez nos préoccupations à cet égard.

M. Michaud: Oui. Il existe déjà certains navires de commerce qui utilisent les services de ceux que nous appelons des conseillers sur l'état des glaces. Il s'agit d'anciens gardes côtiers ou d'anciens navigateurs qui ont passé une bonne partie de leur vie à naviguer dans le Nord sur des navires marchands. Malheureusement, d'autres connaissent la région depuis moins longtemps et n'ont pas les compétences voulues pour assurer ce service. Il faudrait rendre obligatoires les services d'un spécialiste qui connaît les conditions de la région. Ce type de gens existe.

You mentioned using coast guard people. Some of them are very experienced mariners of the area. There are also master mariners from Canadian commercial ships with substantial experience in the north because they sail there throughout the summer.

There is a body of people who can be used, and it is just a question of making new regulations to cover the Arctic area, like some other areas already covered by compulsory pilotage waters.

The Chairman: Would this be covered by the Atlantic administration? Would you suggest setting up an Arctic pilotage administration and expect it to be self-sufficient?

Mr. Michaud: It could become another administration or, initially, it could be part of the Atlantic or the Laurentian administrations. Eventually, if there is enough traffic which warrants the creation of an independent administration, then that could be done. It will depend on the traffic that is going to use the Northwest passage.

The Chairman: Coming back into the river, is there growing pressure on the authority to allow more and more vessels to travel without pilots, and if so, is this a useful thing to do, or is it dangerous?

Mr. Michaud: There is some concern with regards to the Canadian fleet using the system. It is not so much the quality of people we supply to pilot the ship, it is the cost of supplying that service to the user. Some Canadian ships continually go up and down the river using pilots all the time, so at the end of the year, the pilotage bill amounts to a lot of money. It can amount to hundreds of thousands of dollars worth of pilotage dues.

Since these companies are in competition with each other, they are trying to cut costs and one of the means to cut the costs is to reduce pilotage fees, and these ships try to proceed without pilots. I do not think that is the right solution. In fact, the administration is offering masters of Canadian ships the opportunity to pass an examination which will give them a certificate as opposed to a licence. A professional pilot will have a licence, but the master of a Canadian ship can sit for the certificate of pilotage, and in doing so, he becomes exempt from using the licensed pilot, so he can pilot his own ship.

Since 1987, we have had only 21 candidates apply for the certificate. Out of the 21 applicants, we have issued seven certificates. Thirteen of the 21 failed the first examination and did not pursue it. That is where the problem lies. They should continue. They should be convinced that, for them and the company, it will be more advantageous to continue and get their certificates.

We are now putting our emphasis on encouraging the Canadian ship owners to and their ship masters to pursue that career path. To me, that is the safest way to go about it, not full exemption of pilots.

Vous avez parlé d'utiliser les services de gardes côtiers. Certains d'entre eux sont des navigateurs qui ont beaucoup d'expérience dans la région. Certains capitaines de navires de commerce canadiens possèdent également une grande expérience dans le Nord parce qu'ils naviguent là-bas pendant l'été.

Il existe des gens dont on peut utiliser les services. Il s'agit simplement d'établir de nouveaux règlements pour régir la région de l'Arctique, comme les autres zones déjà assujetties au pilotage obligatoire.

Le président: Est-ce que cela relèverait de l'Administration de l'Atlantique? Proposez-vous d'établir une administration de pilotage de l'Arctique et vous attendez-vous à ce qu'elle soit autosuffisante?

M. Michaud: Il pourrait s'agir d'une administration à part ou elle pourrait commencer par faire partie de l'Administration de l'Atlantique ou des Laurentides. S'il finit par y avoir suffisamment de circulation pour justifier la création d'une administration indépendante, cela serait alors possible. Cela dépendra du nombre de navires qui emprunteront le passage du Nord-Ouest.

Le président: Pour revenir au fleuve, est-on en train d'exercer de plus en plus de pressions sur l'Administration pour qu'elle permette à un plus grand nombre de navires de naviguer sans pilote, et dans l'affirmative, est-ce une chose utile ou dangereuse?

M. Michaud: L'utilisation du système par la flotte canadienne suscite certaines préoccupations, non pas tant en ce qui concerne la qualité des gens que nous fournissons pour piloter le navire mais en ce qui concerne le coût de la fourniture de ce service à l'utilisateur. Certains navires canadiens naviguent continuellement sur le fleuve en utilisant constamment des pilotes de sorte qu'à la fin de l'année, la facture de pilotage est très élevée. Cela peut représenter des centaines des milliers de dollars de droits de pilotage.

Comme ces compagnies se font concurrence, elles essaient de couper les coûts et une façon de le faire consiste à réduire les frais de pilotage. Donc, ces navires essaient de se passer de pilote. Je ne crois pas que ce soit la bonne solution. En fait, l'Administration offre aux capitaines de navires canadiens la possibilité de passer un examen pour obtenir un certificat plutôt qu'un permis. Un pilote professionnel détiendra un permis mais un capitaine de navire canadien peut obtenir un certificat de pilotage, ce qui le dispense de faire appel aux services d'un pilote breveté et lui permet alors de piloter son propre navire.

Depuis 1987, seulement 21 candidats ont essayé d'obtenir le certificat. Sur les 21 candidats, sept ont reçu un certificat et 13 ont échoué le premier examen et n'ont pas continué. C'est là où se situe le problème. Il faudrait qu'ils continuent. Il faudrait les convaincre qu'il serait plus avantageux, pour eux et pour la compagnie, de continuer et d'obtenir leur certificat.

Nous tenons maintenant à encourager les propriétaires de navires canadiens et leurs capitaines à opter pour ce cheminement de carrière. À mon avis, c'est la façon la plus sûre de procéder, et non pas de se passer entièrement des pilotes.

[Translation]

Senator Bacon: The Coast Guard is in the process of revising its budgets. Reductions to navigational aids are planned. Is this a source of concern for you? Do you believe that navigation will be as safe on the St. Lawrence as before or do you believe that there will be an increased need for pilots on this waterway?

Mr. Michaud: We are indeed quite concerned about the Canadian Coast Guard policy and about the fact that as of April 1, 1997, the plans are to reduce the number of floating aids by 25 per cent. Floating aids are essential to navigation. I am talking about buoys and other similar devices.

We conducted a study within our administration with the help of piloting authorities and we found that between 10 per cent and 12 per cent of these aids could be removed without affecting shipping safety in any way.

If in fact the Coast Guard follows through with its plans to remove up to 25 per cent of the floating aids, this means an immediate difference of at least 10 per cent which will affect navigation safety.

That being the case, the presence of pilots becomes even more important than before.

Senator Bacon: Nonetheless, other major safety factors affect ports and shipping traffic. Are you aware of any other factors that affect safety?

Mr. Michaud: As you know, Canada is a model for other countries in terms of piloting and the structure of its piloting authority. Even the Americans find our system well-structured. Moreover, our safety record is greatly admired by others, particularly by European and developing nations.

Have you read the West Coast report? The Pacific Piloting Authority has an average safety rating of 98 per cent or 99 per cent. Our safety rating for the Laurentian region has averaged between 98.5 per cent and 99.2 per cent over the last ten years.

We work closely with port authorities and with departments such as Fisheries and Oceans and the Coast Guard. We work in teams in the region to ensure, along with shipowners, that all shipping safety measures are enforced.

Senator Bacon: Are recreational boaters a danger to you? Are they a threat to piloting operations on the St. Lawrence?

Mr. Michaud: There have been some difficult periods for us. I recall the year 1984 when the tall ships returned to Quebec. This was an exceptional year. We had a slightly more difficult time of it, but we nevertheless managed to ride it out with the cooperation of all organizations involved.

[Français]

Le sénateur Bacon: La Garde côtière est en train de réviser ses budgets. Il y a quand même des réductions à l'aide à la navigation; est-ce que vous avez des préoccupations à ce sujet, au plan des réductions de budget? Est-ce que vous pensez que la navigation va être aussi sécuritaire sur le Saint-Laurent ou est-ce que cela va augmenter le besoin de ce qu'on appelle le pilotage sur le Saint-Laurent?

M. Michaud: Effectivement, sénateur, nous sommes très concernés vis-à-vis la politique de la Garde côtière canadienne, à savoir qu'en 1997, au 1^{er} avril, on entrevoit réduire de 25-p. 100 les aides flottantes. La base fondamentale de la navigation pour les navires est l'aide flottante. Autrement dit, on parle de bouées et de choses similaires.

Nous avons fait une étude à l'intérieur de l'administration, avec l'aide des corporations de pilotes, et nous avons obtenu le chiffre d'environ 10 p. 100 à 12 p. 100 des aides qui pourraient être enlevées sans que la sécurité à la navigation en soit mise en péril.

Alors, si, effectivement, on poursuit l'idée d'enlever jusqu'à 25 p. 100, bien, tout de suite, vous avez une différence d'au moins 10 p. 100 qui va affecter la sécurité à la navigation.

Si on affecte la sécurité à la navigation, la présence du pilote devient encore beaucoup plus importante qu'auparavant.

Le sénateur Bacon: Il y a quand même d'autres grands facteurs en matière de sécurité qui touchent les ports et le trafic maritime; est-ce que vous en voyez d'autres par rapport à la sécurité?

M. Michaud: Comme vous le savez, le Canada est un modèle pour d'autres pays en ce qui concerne le pilotage, la structure de pilotage. Même pour les Américains, nous sommes très bien structurés, et nous avons un dossier de sécurité qui est quand même beaucoup apprécié des autres pays, surtout en Europe et dans les pays sous-développés.

Vous avez lu le rapport de la côte ouest? Ils ont une moyenne d'environ 98 ou 99 p. 100 de sécurité; on a exactement la même chose ici dans la région des Laurentides, près de 98.5 à 99.2 de moyenne depuis les dix dernières années au niveau sécurité.

On a une étroite collaboration avec les autorités portuaires, avec les autres ministères comme Pêches et Océans et la Garde côtière, et cetera. On travaille à l'intérieur de la région, en équipe, pour s'assurer, avec les armateurs, que justement tous les points sécuritaires du domaine maritime soient mis en application.

Le sénateur Bacon: Les plaisanciers ne représentent pas pour vous un danger? Est-ce que cela représente un danger pour vous? Est-ce qu'ils posent un risque au pilotage sur le Saint-Laurent?

M. Michaud: Disons qu'il y a eu des périodes un peu critiques, entre autres, je me rappelle de Québec, en 1984, qui a été une année exceptionnelle pour souligner le retour des grands voiliers. Cela a été un été un peu plus critique, mais on a quand même passé à travers avec la collaboration et la coopération de tous les organismes.

In 1997, however, the number of recreational boaters has declined as this is a fairly expensive sport and one that is not easy to indulge in on the St. Lawrence because of the currents, tides and so forth. It is not the same as boating off Pointe-au-Pic or in the Gulf of St. Lawrence where pleasure craft operators have much more room to manoeuvre. This activity has been restricted in the last five or ten years. The number of pleasure boats seems to have topped out, meaning that there are no more or no less of them, and they do not pose a serious threat to navigation or piloting operations.

Senator Bacon: Is your organization concerned about drug, alcohol or prescription medicine use? I hesitate to bring up the *Exxon Valdez* incident.

Mr. Michaud: We have a fairly structured disciplinary process in place. Pilots are monitored while on the job and when they board ship. The situation is vastly different than it was 25, 30 or 40 years ago when many cases of alcoholism were reported. The problem was more common back then.

In the past three or four years, there have been no more than one or two cases reported.

Senator Bacon: However, you do have monitoring mechanisms in place?

Mr. Michaud: Yes, we do.

Senator Bacon: And you monitor problem cases?

Mr. Michaud: Yes. Disciplinary action is taken as required.

Senator Bacon: Do you also offer rehabilitation programs?

Mr. Michaud: Yes, we do have measures to help people who have problems with alcohol. They need to get help, otherwise they would not be able to continue piloting ships.

Senator Bacon: And you can monitor their progress?

Mr. Michaud: Yes. Recently, we had a case similar to this and we turned to rehabilitation. The person in question is now back at work. He may be monitored more closely, but everything is going well.

Senator Rivest: What type of budget cuts and restrictions planned by the Canadian government would result in the ports of Sept-Îles and Trois-Rivières absorbing part of the piloting fees?

Mr. Michaud: The government wants to force the ports to pay for dredging operations. The Canadian Coast Guard is no longer willing to contribute to or to subsidize dredging costs like it has in the past years.

Senator Rivest: What exactly are we talking about here?

Mais, avec l'évolution du temps, nous sommes en 1997, ce pic de plaisanciers a diminué, parce que c'est un sport assez dispendieux et, également, c'est un sport qu'il n'est pas facile de faire à l'intérieur du fleuve, parce que ce sont quand même des eaux limitées, à la merci des courants et des marées et cetera. Ce n'est pas comme être au large de Pointe-au-Pic par exemple, ou dans le Golfe du Saint-Laurent, où les plaisanciers ont beaucoup plus d'ouverture pour manoeuvrer. C'est quand même limité depuis les cinq ou dix dernières années. Le nombre d'embarcations de plaisance va quand même plafonner, dans le sens qu'il n'y en a pas plus ni moins, et cela ne pose pas vraiment un problème sérieux au niveau de la navigation ou au niveau du pilotage.

Le sénateur Bacon: Est-ce que la consommation de drogues, d'alcool ou de médicaments est une préoccupation pour votre organisation? Je ne voudrais pas vous rappeler l'*Exxon Valdez*.

M. Michaud: Nous avons une structure au niveau disciplinaire assez bien structurée, de façon à ce qu'on suive quand même l'évolution des pilotes en service et leur état quand ils embarquent sur les navires. Ce n'est pas comme voilà 25, 30, 40 ans où il y avait beaucoup de cas d'alcoolisme, par exemple; ce qui était plus courant dans ces périodes.

Maintenant, je peux vous dire que dans les derniers trois ou quatre ans, si on a eu un ou deux cas au maximum, ce n'est pas plus que cela.

Le sénateur Bacon: Mais vous avez les moyens pour le vérifier?

M. Michaud: Oui, on a des moyens en place.

Le sénateur Bacon: Et vous suivez les cas si vous en avez?

M. Michaud: Exactement, oui. On a des mesures disciplinaires qui sont prises au fur et à mesure que des cas se présentent.

Le sénateur Bacon: Avez-vous des mesures de réhabilitation aussi?

M. Michaud: Oui, on a également des mesures pour des personnes, par exemple, qui deviendraient alcooliques, pour lesquelles il faut faire quelque chose, sinon elles ne pourraient plus continuer à piloter.

Le sénateur Bacon: Vous pouvez les suivre?

M. Michaud: On peut les suivre, oui. D'ailleurs, on a eu un cas similaire dans les dernières années et on a utilisé la réhabilitation: l'individu est retourné maintenant au travail. Il est peut être suivi d'un peu plus près là, mais tout va bien.

Le sénateur Rivest: Quels sont au juste les coupures et les restrictions budgétaires du gouvernement canadien qui demande aux ports de Sept-Îles, de Trois-Rivières et cetera de payer une partie des frais de pilotage?

M. Michaud: Non, ce qui arrive au niveau des ports, c'est qu'on veut les forcer à payer pour le dragage. La Garde côtière canadienne ne s'engage plus à contribuer ou à subventionner les coûts de dragage comme par les années passées.

Le sénateur Rivest: Qu'est-ce que le dragage?

Mr. Michaud: Dredging the river bottom. A typical example is the North Traverse located approximately 15 nautical miles downstream of Quebec City which must be dredged every year at a cost of approximately \$1 or \$1.2 million. If ports like Quebec want to continue welcoming deep-draught ships, they will have to do something, because the government will no longer pay for these dredging operations.

Senator Rivest: The federal government?

Mr. Michaud: Yes, the federal government. This becomes a problem for users and for the port industry and it must be resolved. That is one example.

Mention was made earlier of reductions to navigational aids. Today, the focus is on floating aids, but tomorrow, other types such as electronic aids will be targeted.

Senator Bacon: If I understood correctly, you indicated that a reduction of 10 per cent or 12 per cent would be acceptable. Is that correct? Would a 25-per-cent cut be acceptable?

Mr. Michaud: No, it would not.

Senator Rivest: You talked about Canadian ships. When a foreign ship enters the Gulf of St. Lawrence, it is boarded by a pilot. Does the Canadian government bill for this service?

Mr. Michaud: Yes. The piloting authorities must be self-sufficient.

Senator Rivest: Have safety measures been increased recently rather than cut? Perhaps they could be increased.

Mr. Michaud: Perhaps they could be increased slightly.

Senator Rivest: Would it be possible to do more?

Mr. Michaud: We do not want to overcharge users.

Senator Rivest: Well, I am trying to save you money by limiting the cuts to 15 per cent instead of 25 per cent.

Senator Bacon: However this will result in job losses.

Senator Rivest: That is right. Since these proceedings began, we have heard that travel by plane, train, automobile and truck was dangerous. Boat travel would appear to be fairly safe. Is that correct?

Mr. Michaud: The safest mode of transportation is by boat.

Senator Rivest: Yes, but a boat will not take you everywhere.

Mr. Michaud: No, but this mode should be used to full advantage.

Senator Rivest: Is passenger transportation regulated differently? We know that shipping is a fairly well-regulated industry, but does international or local passenger travel or cruise ships pose any special problems for you?

M. Michaud: Draguer le fond. Un exemple typique, c'est la traverse nord, qui est à environ 15 milles nautiques en bas de Québec, qu'il faut draguer à toutes les années à un coût d'environ 1 à 1.2 millions de dollars par année. Alors, si les ports veulent continuer à avoir des navires à grand gabarit pour venir, par exemple, à Québec, il faut que les ports fassent quelque chose, parce que le gouvernement ne paiera plus pour cela.

Le sénateur Rivest: Le gouvernement fédéral?

M. Michaud: Le gouvernement fédéral, oui. Alors cela devient pour les usagers et l'industrie portuaire un problème qui doit être réglé. C'est un exemple.

On parlait tout à l'heure des coupures des aides à la navigation, maintenant, on travaille sur les aides flottantes; plus tard, cela sera d'autres aides qui vont être affectées au niveau électronique et cetera.

Le sénateur Bacon: Mais vous avez dit que s'il y avait une réduction de 10 p. 100, si j'ai bien compris, ou de 12 p. 100, cela serait acceptable? Mais à 25 p. 100, est-ce acceptable?

M. Michaud: Ce n'est pas acceptable. Oui, c'est exact.

Le sénateur Rivest: Le navire étranger, par exemple — vous avez parlé des navires canadiens — qui arrive dans le Golfe du Saint-Laurent, à ce moment, il est pris en charge par un pilote. Est-ce que le gouvernement canadien facture ce service?

M. Michaud: Oui. C'est un service parce que les administrations doivent être autosuffisantes.

Le sénateur Rivest: Les services de sécurité ont-ils été augmentés récemment au lieu d'être coupés? Peut-être qu'ils pourraient être augmentés.

M. Michaud: Une légère augmentation.

Le sénateur Rivest: Mais pas forte, il y aurait moyen de faire plus?

M. Michaud: Bien, nous, c'est parce qu'on ne veut pas surcharger les utilisateurs.

Le sénateur Rivest: Bien, moi, j'essaie de vous épargner de l'argent pour limiter les coupures à 15 p. 100 au lieu de 25 p. 100.

Le sénateur Bacon: Mais là on va enlever des emplois.

Le sénateur Rivest: Ah oui, c'est correct. C'est rassurant parce que, depuis le début de ces travaux, on nous a dit que c'était dangereux en avion, en train, en auto, en camion; là, il semble qu'en bateau, ce soit assez sécuritaire?

M. Michaud: Le mode de transport le plus sécuritaire est par voie d'eau.

Le sénateur Rivest: Oui, mais il ne va pas partout?

M. Michaud: Non, mais on devrait le maximiser davantage.

Le sénateur Rivest: Le transport de passagers, est-ce réglementé différemment? Le transport des marchandises, on le connaît assez bien, mais le transport de passagers international ou bien local, les bateaux de croisières, cela ne vous pose pas de difficultés particulières?

Mr. Michaud: No, because international and national regulations come into play.

Senator Rivest: What about ferry services?

Mr. Michaud: The Québec-Lévis ferry.

Senator Rivest: Are you experiencing any problems with the Québec-Lévis or the Sorel-Saint-Ignace ferries?

Mr. Michaud: No.

[English]

The Chairman: If there are any problems in the pilotage, I would know about them.

Senator Adams: Are there any regulations which apply to foreign vessels entering the waters of the Arctic? Are they obliged to consult a pilotage authority before entering the area, or is any information regarding the area conveyed to them?

Mr. Michaud: The Arctic is not a compulsory pilotage area, so there are no regulations as far as pilotage is concerned. Only four areas within Canada have compulsory pilotage water. There are some on the Atlantic coast, the St. Lawrence, the Great Lakes, and some areas on the Pacific coast. We have yet to decide what we are going to do with the Arctic.

Senator Adams: Does that mean any kind of ship, including tankers, can enter those waters?

Mr. Michaud: Yes.

Senator Adams: Without permission?

Mr. Michaud: Yes. They all report to their intention to enter Canadian waters to the Canadian authority. We know they are there, but there is no regulation as far as having compulsory pilots on the ships.

Senator Adams: The ship that ran aground in the Arctic was marooned there for a couple of weeks, and it had to be towed off the sandbar. Some of the passengers had to make other arrangements to return to their homes. Who would cover the expenses of, one, the towing and, two, the passengers' transportation costs?

Mr. Michaud: The ships will pay for the services it uses to get it out of the problem. We have the continuous presence of the Canadian Coast Guard ships in the summer months so, when one or more of their ships is used to go to the rescue, it is a cost to the Canadian taxpayers.

Senator Adams: My concern is with the increasing numbers of tourists who visit the north, some of them canoeing or kayaking in the rivers and the sea, and who end up in trouble. Often searches are mounted to rescue these people. I have heard it said that the Canadian Coast Guard, spends \$250 million a year on search and rescue operations.

Mr. Michaud: Yes, I believe that is the case for the national organization.

M. Michaud: Non, parce qu'il y a quand même une réglementation internationale et nationale.

Le sénateur Rivest: Puis les traversiers, cela va?

M. Michaud: Oui, Québec-Lévis.

Le sénateur Rivest: Québec-Lévis, Sorel-Saint-Ignace, cela marche, pas de troubles?

M. Michaud: Non.

[Traduction]

Le président: S'il y a des problèmes de pilotage, je serais au courant.

Le sénateur Adams: Existe-t-il des règlements qui s'appliquent aux navires étrangers qui entrent dans les eaux arctiques? Sont-ils obligés de consulter une administration de pilotage avant d'entrer dans cette région ou leur fournit-on de l'information concernant la région?

M. Michaud: Comme l'Arctique n'est pas une zone de pilotage obligatoire, il n'existe aucun règlement concernant le pilotage. Seulement quatre zones au Canada sont des zones obligatoires de pilotage. Certaines se trouvent sur la côte de l'Atlantique, le Saint-Laurent, les Grands Lacs et certaines sur la côte du Pacifique. Nous n'avons pas encore décidé ce que nous allons faire en ce qui concerne l'Arctique.

Le sénateur Adams: Cela signifie-t-il que n'importe quel type de navire, y compris des navires-citernes, peut entrer dans ces eaux?

M. Michaud: Oui.

Le sénateur Adams: Sans autorisation?

M. Michaud: Oui. Ils communiquent tous à l'administration canadienne leur intention d'entrer dans les eaux canadiennes. Nous savons qu'ils sont là, mais il n'existe aucun règlement qui les oblige à avoir des pilotes à bord de leur navire.

Le sénateur Adams: Le navire qui s'est échoué dans l'Arctique est resté là quelques semaines et il a fallu le remorquer pour le dégager du banc de sable. Certains passagers ont dû prendre d'autres dispositions pour rentrer chez eux. Qui assumerait les dépenses d'abord du remorquage et deuxièmement du transport des passagers?

M. Michaud: Les navires paieront les services auxquels ils ont recours pour remédier à la situation. Comme les navires de la Garde côtière canadienne sont présents tout l'été, lorsque l'un ou plusieurs de ses navires sont utilisés pour le sauvetage, c'est le contribuable canadien qui se trouve à en assumer le coût.

Le sénateur Adams: Ce qui m'inquiète, c'est le nombre de plus en plus grand de touristes qui visitent le Nord et qui font du canot ou du kayak sur les rivières et la mer et qui se retrouvent en difficulté. Souvent, on met sur pied des équipes de recherche pour aller les secourir. J'ai entendu dire que la Garde côtière canadienne dépense 250 millions de dollars par année en opérations de recherche et sauvetage.

M. Michaud: Oui, je crois que c'est effectivement le cas, en ce qui concerne l'organisation nationale.

Senator Adams: However, recently the policy has changed so that any foreigner going out on any kind of Arctic expedition has to put up a bond. Is this a regulation now?

Mr. Michaud: Yes, it is because that organization is under as much pressure as any other government agency to try to get cost recovery. They are trying to impose a bond to cover the costs in case something happens. Otherwise, it becomes a burden, or it could become a burden, to the Canadian government.

Senator Adams: What is the situation that applies to Canadians in other countries? Would we pay for a search and rescue operation, or would the other country pay for it?

Mr. Michaud: We could be liable, yes.

Senator Adams: I believe that situation applied to the sailor who was sailing around the world.

Mr. Michaud: Yes.

The Chairman: Thank you very much, gentlemen. I am glad you just dropped in.

We are pleased to welcome officials of Fednav Limited. Which is, perhaps, Canada's largest, and certainly one of our most efficient and capable shipping companies. It is one of those companies I point to with some pride and, if we were to measure Canadian flag ships and Canadian flag fleets, Fednav would certainly lead the way. I welcome you and we look forward to your presentation.

Mr. Jim Murray, Non-Executive Director, Fednav Limited: I retired from Fednav Limited on December 31, having been with the company for 30 years. I served as a vice-president for 25 years, and all the time I was with them I was responsible for the technical operation of the ships they own. I was also responsible for their operations until about 12 years ago, when I became responsible for their terminals. For 25 years, I have been a member of the executive counsel of the Shipping Federation, and although I don't speak officially for them today, the comments which I will make have been vetted by the Shipping Federation and have their endorsement. I see that Captain Ivan Lantz, their Marine Manager, is sitting behind me to ensure I stay with the text.

Fednav is, as you have pointed out, Mr. Chairman, the largest Canadian owned international shipping company. We are headquartered in Montreal and, although we trade worldwide, our principal activity is steel from Europe into the Great Lakes, and grain back to Europe. We represent something between 40 and 43 per cent of the international traffic into the Great Lakes, and during the Great Lake season, we operate a fleet of between 70 and 80 bulk carriers, some of which we own, but the majority of which we charter from owners in many different countries.

I am pleased to say, Mr. Chairman, that we are satisfied with the standards of safety required by the government. We believe that they have evolved sensibly, and provide regulations which protect the safety of crews, longshoremen and the environment.

Le sénateur Adams: Or, récemment la politique a changé et prévoit que désormais tout étranger qui participe à une expédition dans l'Arctique doit déposer une caution. Est-ce un règlement maintenant?

M. Michaud: Oui, parce que cette organisation subit autant de pressions que tout autre organisme gouvernemental obligé de recouvrer ses coûts. Ils essaient d'imposer une caution pour couvrir les dépenses en cas d'accident. Autrement, cela devient ou risque de devenir un fardeau pour le gouvernement canadien.

Le sénateur Adams: Quelle est la situation des Canadiens à l'étranger? Assumerons-nous le coût d'une opération de recherche et sauvetage ou est-ce l'autre pays qui en assumera le coût?

M. Michaud: Nous pourrions être tenus responsables, effectivement.

Le sénateur Adams: Je crois que la situation s'est appliquée dans le cas du marin qui a fait le tour du monde en bateau.

M. Michaud: Oui.

Le président: Je vous remercie beaucoup, messieurs. Je suis heureux que vous soyez passés nous rendre visite.

Nous avons le plaisir d'accueillir les représentants de Fednav Limitée, qui est sans doute la société de transport maritime la plus importante au Canada et certainement l'une des plus efficaces et des plus compétentes. C'est l'une des sociétés dont nous pouvons être fiers et si nous devons la comparer aux navires et aux flottes battant pavillon canadien, il ne fait aucun doute que Fednav en serait le chef de file. Je vous souhaite la bienvenue. Nous avons hâte d'entendre votre présentation.

M. Jim Murray, directeur, Fednav Limitée: J'ai pris ma retraite de Fednav Limitée le 31 décembre, après avoir travaillé pour la société pendant 30 ans. J'ai exercé les fonctions de vice-président pendant 25 ans et pendant toutes ces années, j'ai été responsable de l'opération technique des navires que possédait la société. J'ai également été responsable de ses activités jusqu'à il y a environ une douzaine d'années; lorsque je suis devenu responsable de ses terminaux. Pendant 25 ans, j'ai fait partie du conseil exécutif de la Fédération maritime et bien que je ne la représente pas officiellement aujourd'hui, les commentaires que je ferai ont reçu son approbation. Je constate que le capitaine Yvan Lantz, l'administrateur du transport maritime, est assis derrière moi, pour s'assurer que je ne m'écarte pas du texte.

Comme vous l'avez signalé, monsieur le président, Fednav est la plus grande entreprise canadienne de navigation internationale. Notre siège social est situé à Montréal. Même si nous sommes présents aux quatre coins du globe, nous transportons essentiellement de l'acier depuis l'Europe, et du grain depuis les Grands Lacs. Nous représentons entre 40 et 43 p. 100 du trafic international qui transite par les Grands Lacs. Pendant la saison de navigation, nous exploitons entre 70 et 80 vraquiers, dont certains nous appartiennent, mais qui, pour la plupart, sont affrétés auprès d'armateurs de divers pays du monde.

Je suis heureux de dire, monsieur le président, que nous sommes satisfaits des normes de sécurité fixées par le gouvernement. Elles sont raisonnables et comportent des règlements qui visent à assurer la protection des équipages, des

We do not find these requirements unreasonably burdensome, and we believe that they are sufficient to meet the standards which the government mandates and which the public expect.

I would like, however, to make one or two observations which might be of interest. As we have just heard, the Canadian Shipowners' Association are opposed to compulsory pilotage between Montreal and les Escoumins. We do not agree that river pilotage should become non-compulsory, but we do accept the system of pilotage certificates for ship officers as an alternative to full pilotage, as long as we can be assured that those in command of these ships are well qualified to pilot their ships in these waters, as ascertained by an examination by the Laurentian Pilotage Authority, and that the crews are not fatigued.

For example, they might be fatigued if they had just brought their ship from Lake Ontario to Montreal, which is a 30-hour passage of intense pilotage down the seaway. The certification process should guarantee the competence of the officers in the river, and the regulations should ensure that the officers are not fatigued.

Turning to the marine service fee, the industry has been looking at the services provided by the Coast Guard. It is clear to everyone that there are too many floating navigational aids. For years, the Coast Guard has been providing them in a quest for perfection without sufficient regard for cost-effectiveness. We have no problem with a reduction in the number of nav aids.

We also accept unmanned lighthouses. I have, for some time, believed that it is not even necessary to have a light on them, as long as they are equipped with strong radar reflectors.

Fednav welcomes port state inspections. Apart from considerations of safety of crews and the environment, if sub-standard ships competing with us are removed from the oceans, this is in our interest. While we have not had a problem, I am aware that there has been strong criticism of the way in which port state inspections have been carried out in remote ports such as Sept-Îles and Port Cartier.

Quebec Cartier Mining have been vocal in their criticism. They tell me that owners become aware of this problem and are reluctant to come to Port Cartier and Sept-Îles, or demand a premium on the rate. The problem is that these inspections are carried out by young, inexperienced surveyors from Transport Canada who come on board looking for deficiencies. That is their job.

The criticism is that they do not always differentiate between a major defect and a minor one, and although that seems to be improving, I heard about an incident late last summer. A Greek friend of mine, who is a first-class and responsible shipowner, had his ship, *Standard Virtue*, inspected at Port Cartier. Some deficiencies were found which he considered to be of a minor nature.

débardeurs et de l'environnement. Ce cadre réglementaire n'est pas excessif et il répond, à notre avis, aux attentes du gouvernement et du public.

Il y a toutefois une ou deux observations que j'aimerais faire. Comme nous venons de l'entendre, l'Association des armateurs canadiens s'oppose au pilotage obligatoire entre Montréal et les Escoumins. Nous ne croyons pas que le recours aux pilotes devrait devenir facultatif. Toutefois, nous sommes d'accord avec l'idée d'octroyer des certificats de pilotage aux officiers de navire, à la condition qu'ils aient les compétences voulues pour naviguer dans la zone de pilotage obligatoire, compétences qui auront été confirmées par le biais d'un examen donné par l'Administration de pilotage des Laurentides, et que les équipages ne souffrent pas de fatigue.

Par exemple, ceux-ci pourraient souffrir de fatigue après avoir conduit leur navire depuis le Lac Ontario jusqu'à Montréal, une traversée qui correspond à 30 heures de pilotage intense. Il faudrait confirmer la compétence des officiers au moyen d'un certificat, et préciser dans les règlements que les officiers de navire ne peuvent naviguer dans ces eaux s'ils souffrent de fatigue.

En ce qui concerne les frais pour les services maritimes, l'industrie a examiné de près les services offerts par la Garde côtière. Il est évident qu'il y a trop d'aides flottantes. La Garde côtière les utilise depuis des années dans le but d'offrir un service optimal, sans même tenir compte des coûts. Pour nous, la réduction du nombre d'aides à la navigation ne pose aucun problème.

Nous sommes également en faveur de l'automatisation des phares. À mon avis, il n'est même pas nécessaire qu'ils soient illuminés s'ils sont dotés de bons réflecteurs radars.

La Fednav appuie l'idée de soumettre les navires aux inspections de la direction du contrôle portuaire. Nous avons tout intérêt à ce que les navires qui nous livrent concurrence et qui ne respectent pas les normes de sécurité soient retirés des eaux, non seulement pour assurer la sécurité des équipages, mais aussi pour protéger l'environnement. Même si nous n'avons pas eu de problèmes de ce côté-là, je sais que de vives critiques ont été formulées au sujet de la façon dont les inspections sont menées dans des ports isolés comme Sept-Îles et Port Cartier.

La compagnie minière Québec Cartier a vivement dénoncé la situation. Elle soutient que les propriétaires sont conscients du problème, qu'ils hésitent à venir à Port Cartier et à Sept-Îles, ou encore qu'ils exigent une réduction du tarif. Le problème, c'est que ces inspections sont effectuées par de jeunes inspecteurs inexpérimentés de Transports Canada qui s'amènent à bord dans le but de trouver des défauts. C'est leur travail.

On déplore le fait qu'ils ne soient pas toujours capables de faire la différence entre une défectuosité majeure et une défectuosité mineure. Bien que la situation semble s'améliorer, des incidents continuent de se produire. J'ai entendu parler d'un cas à la fin de l'été dernier. J'ai un ami d'origine grecque, un armateur responsable, qui a vu son navire, le *Standard Virtue*, faire l'objet d'une inspection à Port Cartier. Certaines défectuosités ont été décelées, des défectuosités, qui à son avis, étaient mineures.

The ship had to be moved to Sept-Îles for repair, which consisted of welding new strips of steel, totalling 0.6 tons, six tenths of a ton of steel. For this, the cost to him was around \$90,000. Had the ship undergone these repairs in a shipyard in Greece, he estimates the cost would have been \$10,000. In addition, his ship was delayed for five days which is equivalent to a further loss of \$35,000.

Sept-Îles has few ship repairers and the remoteness discourages bringing in repairers from Quebec or moving the ship there. This ship owner considers this to be unreasonable, and he is unwilling to expose himself to such further treatment; he is reluctant to send his ships to Sept-Îles or Port Cartier in the future.

The answer, Mr. Chairman, is to provide better training and on the job experience for inspectors before putting them to work. I read in the transcripts of your hearings in British Columbia that Captain Flotre, of the B.C. Coast Pilots, advocated severe penalties for owners of ships detained for port state inspection deficiencies. I think this is unnecessary. The delays suffered by these ships are sufficient penalty.

Remember that a Panamax vessel is worth, \$7,000 U.S. to \$15,000 U.S. per day, depending on the market, and cape size bulk carriers can be worth \$10,000 to \$20,000 per day.

Mr. Wayne Sargent of the ILWU, in Vancouver, took a swipe at all flags of convenience. This was an unsupportable generalization. While there are ships which are sub-standard, registered in some of the open registers, it is wrong to state that all open-registered ships are substandard.

For the 10 years, from 1985 until 1994, the Liberian fleet, which was either the largest or the second largest in the world, consistently had an insurance loss record better than the world average rate, and better than many well-known national flags.

Mr. Sargent went on to deplore the trend of the government to lessen safety by delegating safety to classification societies. I disagree with him. I see no move by the government to delegate this, nor do I think it would necessarily lower the standard. On the contrary, it would probably improve as, generally, the society surveyors are of a higher standard.

When I came to Canada 30 years ago, the government was talking about dropping the requirement of having the Canadian steamship inspection classify all Canadian ships and, instead, accepting inspections by a classification society. The rest of the world, other than the United States, does this. Thirty years later, nothing has happened, and they are still talking about it, so I do not see any move to delegate safety to classification societies.

Mr. Chairman, I read in Vancouver that you had questioned why there was no northern pilotage authority, and a few months ago, I had to refer to it again. I would suggest that this is due to there being relatively little traffic in the Arctic, and not enough to justify a bureaucracy.

Le navire a dû se rendre à Sept-Îles pour subir des réparations. Les travaux consistaient à souder de nouvelles lames d'acier, totalisant 0,6 tonne, six dixièmes d'une tonne d'acier. Ces réparations lui ont coûté environ 90 000 \$. Si elles avaient été effectuées dans un chantier naval en Grèce, elles lui auraient coûté 10 000 \$. De plus, le navire a dû reporter son départ de cinq jours, ce qui lui a coûté un autre 35 000 \$.

Sept-Îles n'a pas beaucoup d'installations de radoub et, comme l'endroit est éloigné, il est difficile de faire venir des radoubeurs de Québec ou de déplacer le navire là-bas. L'armateur considère cela comme étant déraisonnable et il ne veut plus s'exposer à cette situation. Il ne veut pas envoyer ses navires à Sept-Îles ou à Port Cartier.

La réponse, monsieur le président, c'est de fournir une meilleure formation et de l'expérience pratique aux inspecteurs. J'ai lu les comptes rendus des réunions que vous avez tenues en Colombie-Britannique. Le capitaine Flotre, de la B.C. Coast Pilots, a proposé l'imposition de lourdes sanctions aux armateurs dont les navires sont détenus parce que défectueux. Cela n'est pas nécessaire, à mon avis. Les retards que subissent ces navires constituent déjà une sanction suffisante.

Il ne faut pas oublier qu'un navire Panamax coûte entre 7 000 et 15 000 \$ U.S. par jour, selon le marché, et que les vraquiers coûtent entre 10 000 et 20 000 \$ par jour.

M. Wayne Sargent, de l'ILWU, à Vancouver, a dénoncé l'état de tous les navires à pavillon de complaisance. Cette généralisation ne tient pas. Même si certains de ces navires sont défectueux, il est faux de prétendre que tous les navires à pavillon de complaisance ne respectent pas les règlements.

Pendant 10 ans, entre 1985 et 1994, la flotte libérienne, qui était la plus grande au monde ou la deuxième en importance, a affiché, dans le domaine de la prévention des sinistres, un dossier supérieur à la moyenne mondiale, et supérieur aussi à celui de nombreux navires battant pavillon national.

M. Sargent a également dénoncé la tendance du gouvernement à déléguer certains services d'inspection à des sociétés de classification. Je ne suis pas d'accord avec lui. Le gouvernement n'a pas entrepris de démarches en ce sens, et je ne crois pas non plus que cela entraînerait nécessairement un relâchement des normes. Au contraire, je pense plutôt que cette mesure contribuerait à les resserrer, puisque les inspecteurs des sociétés de classification sont, de manière générale, assujettis à des critères plus sévères.

Lorsque je suis arrivé au Canada il y a 30 ans, le gouvernement songeait à faire inspecter les navires non plus par le Service d'inspection des navires à vapeur, mais par une société de classification. Tous les autres pays, sauf les États-Unis, le font déjà. Trente ans plus tard, rien n'a changé. Le débat se poursuit toujours, de sorte que je ne crois pas que l'on délègue les services d'inspection aux sociétés de classification.

Monsieur le président, j'ai vu que vous avez demandé aux témoins, à Vancouver, pourquoi il n'y avait pas d'administration de pilotage dans le Nord. La question a été de nouveau soulevée il y a quelques mois. À mon avis, il n'y a pas suffisamment de trafic dans l'Arctique pour justifier la mise sur pied d'une telle structure.

As pilots are available from entrepreneurial groups, the pilots do not help much with the actual navigation of our ships, as navigation in the waters, at least in the Eastern high Arctic, is relatively easy with lots of deep water. These men are invaluable because of their experience sailing through ice.

We employ these ice advisors to assist the masters of our foreign crewed ships. They teach the officers the skills of sailing through ice and the value of patience, and they stand a watch to allow the masters to rest. We also employ these ice advisors in the Gulf of St. Lawrence in the winter.

Of course, we frequently rely on ice-breaker support in the High Arctic and we are concerned by the government's cutting costs by reducing the number of ice-breakers available to support commercial shipping in the High Arctic.

The mines at Little Cornwallis Island and Nanisivik were developed with the understanding that commercial shipping exporting the concentrates would be supported by coast guard ice-breakers at no cost to the shippers.

One of the six ice-breakers which used to work in the Eastern High Arctic has already been withdrawn, and we understand that further reductions are planned, which would increase the risk of a marine casualty in this most environmentally sensitive area.

Finally, I have a criticism of the time taken by the Marine Accident Investigation Board to issue their reports. The *Olympic Merit*, a bulk carrier on charter to us, left the seaway channel and grounded off Dorval on Christmas Eve 1995. There were no injuries. She was refloated three days later. Now, 14 months later, the report has still not been published. Some five years ago, the *Malinska*, also on charter to us, went aground in Lake Ontario. There were no injuries. That report took over two years.

Mr. Chairman, if we are to learn something from these accidents, we should learn it sooner.

The Chairman: I appreciate your comment regarding the difference between pilots and ice advisors. I would only remind you that a cruise ship did run aground in the north.

Senator Bacon: Mr. Murray, what do you see any cost advantages or disadvantages if the Canadian Coast Guard takes charge of navigation aid systems, vessel traffic services and vessel inspection services?

Mr. Murray: I think that there is a lot of fat that could quite easily be cut away. The Coast Guard has tried to provide a perfect service without much consideration for cost-effectiveness, so I think that there are margins that could quite safely be reduced.

Senator Bacon: You do not seem concerned about the issues concerning lighthouses. We heard deep concerns expressed about that in Vancouver. Can everybody operate without them?

On peut toujours retenir les services de pilotes indépendants. Toutefois, il n'est pas vraiment nécessaire d'avoir des pilotes à bord parce que les eaux, du moins dans l'est de l'Arctique, sont relativement profondes. Ces pilotes sont toutefois utiles parce qu'ils savent naviguer dans les glaces.

Nous avons recours à leurs services pour venir en aide aux capitaines de navires dont l'équipage est composé d'étrangers. Ils montrent aux officiers comment naviguer dans les glaces avec patience. Ils assurent également la relève pour permettre aux capitaines de se reposer. Nous avons également recours à leurs services durant l'hiver, dans le golfe du Saint-Laurent.

Bien entendu, nous comptons souvent sur l'aide des brise-glaces dans l'Arctique, et nous trouvons inquiétante la décision du gouvernement de réduire les coûts en diminuant le nombre de brise-glaces qui prêtent main-forte aux navires commerciaux dans l'Arctique.

Si l'exploitation des mines à la Petite île Cornwallis et à Nanisivik a pu être assurée, c'est parce qu'il était sous-entendu que les navires commerciaux qui transporteraient les concentrés auraient accès aux services de brise-glace, sans coût aucun.

Un des six brise-glaces qui avait l'habitude de naviguer dans les eaux de l'est de l'Arctique a déjà été mis au rancart. Nous avons appris que d'autres coupures sont prévues. Cela risque d'accroître le nombre d'accidents maritimes dans cette région vulnérable sur le plan écologique.

Enfin, je trouve que le Bureau d'enquête des accidents maritimes met beaucoup trop de temps à produire ses rapports. Le navire *Olympic Merit*, un vraquier que nous avions affrété, a dévié de son parcours et s'est échoué près de Dorval, à la veille de Noël 1995. Il n'y a pas eu de blessés. Le navire a été remis à flot trois jours plus tard. Or, 14 mois plus tard, le rapport n'est toujours pas publié. Il y a cinq ans environ, le *Malinska*, un autre navire que nous avions affrété, s'est échoué dans le lac Ontario. Encore là, il n'y a eu aucun blessé. Il a fallu plus de deux ans avant que le rapport ne soit publié.

Monsieur le président, si nous devons tirer une leçon de ces accidents, c'est maintenant qu'il faut le faire.

Le président: Je prends note de vos commentaires concernant la différence qui existe entre les pilotes et les officiers de navigation dans les glaces. Je tiens à vous rappeler qu'un navire de croisière s'est échoué dans le nord.

Le sénateur Bacon: Monsieur Murray, est-ce que la prise en charge, par la Garde côtière canadienne, des systèmes d'aide à la navigation, des services à la circulation maritime et des services d'inspection des navires présente des avantages ou des inconvénients?

Mr. Murray: À mon avis, on peut couper dans le gras sans trop de difficulté. La Garde côtière a essayé de fournir un service efficace sans tenir compte des coûts. Il y a donc des services qui pourraient être rationalisés en toute sécurité.

Le sénateur Bacon: Vous ne semblez pas tellement préoccupé par la question de l'automatisation des phares. Les témoins à Vancouver ont exprimé beaucoup d'inquiétudes à ce sujet. Est-ce que tout le monde peut s'en passer?

Mr. Murray: I think everybody does operate without them, the truth be known. Almost every ship, from cruise liners down to fishing boats, all have radars. All our ships must have two radars, and the days of relying on a flashing light, I think, have passed. If there were a strong radar reflector on each tower, I think that would be more than adequate.

Senator Bacon: Are they still important from the weather aspect?

Mr. Murray: I do not have much experience in that regard. I have certainly never heard that expressed as being a problem in Eastern Canada. I read the transcript of the hearings on the West Coast and it seems to be more important there.

Senator Bacon: Much depends on where the lighthouses are located.

Mr. Murray: I think the difference between east and west is that there is much more coastal traffic in Western Canada, such as tugs and barges, which we do not have in Eastern Canada. The ships in Eastern Canada are not so vulnerable to bad weather. I do understand the concern of the tug and barge people on the West Coast, but there may be other ways to resolve the issue.

Senator Adams: Mr. Murray, I believe you are quite familiar with the High Arctic. You mentioned the mines at Little Cornwallis Island and Nanisivik. I think the mined material goes directly to Europe and that may be why the Coast Guard was cutting back on the services it offers. Most of the vessels in the area carry ore from those mines.

Mr. Murray: We have contracts, Senator, to lift concentrates from Little Cornwallis and Nanisivik, and 95 per cent of that goes to Europe. As to the chips that come in, there is the Canadian flag, *NV Arctic* and the other ships we use are foreign flag ships. These ships are all ice-strengthened, but from time to time, particularly at the beginning and the end of the season, we require assistance from ice-breakers.

Senator Adams: You say the government is cutting back services yet some of those ships, you say, belong to Canadian ship owners.

Mr. Murray: All the concentrates that move out of the High Eastern Arctic are carried by our company, some on one Canadian flag ship, the rest on foreign flag ships.

Senator Adams: You still depend on the Coast Guard icebreakers to enable your ships to go there. Did you say the icebreakers only go in therein August?

Mr. Murray: Our ships are ice-strengthened, so they can go in earlier than that. The *NV Arctic* can go in in June. It can actually go into Nanisivik in May.

Senator Adams: With the support of the Coast Guard ice-breakers?

Mr. Murray: Yes.

M. Murray: Je crois que tout le monde, en fait, s'en passe. Presque tous les navires, allant des navires de croisière aux bateaux de pêche, sont munis de radars. Tous nos navires doivent avoir deux radars à leur bord. L'époque des feux clignotants est révolue. Si chaque tour était munie d'un bon réflecteur radar, cela suffirait amplement.

Le sénateur Bacon: Est-ce qu'ils sont encore utiles du point de vue météorologique?

M. Murray: Je n'ai pas beaucoup d'expérience dans ce domaine. Je n'ai jamais entendu dire que cela posait un problème sur la côte est. J'ai lu le compte rendu des réunions que vous avez tenues sur la côte ouest, et cette question semble susciter beaucoup plus d'inquiétudes là-bas.

Le sénateur Bacon: L'emplacement des phares compte pour beaucoup.

M. Murray: À mon avis, la différence, c'est qu'il y a plus de navires côtiers, comme des remorqueurs et des barges, sur la côte ouest que sur la côte est. De plus, les navires sur la côte Est ne sont pas tellement exposés aux intempéries. Je comprends les inquiétudes qu'éprouvent les propriétaires de remorqueurs et de barges sur la côte ouest. Toutefois, il y a peut-être d'autres façons de régler le problème.

Le sénateur Adams: Monsieur Murray, je pense que vous connaissez bien l'Arctique. Vous avez parlé des mines à la Petite île Cornwallis et à Nanisivik. Comme le minerai est transporté directement en Europe, c'est peut-être pour cette raison que la Garde côtière a réduit ses services. La plupart des navires dans la région transportent du minerai qui provient de ces mines.

M. Murray: Nous avons des contrats, sénateur, pour assurer le transport des concentrés de la Petite île Cornwallis et de Nanisivik; 95 p. 100 du minerai est acheminé en Europe. Pour ce qui est des navires qui sont utilisés, il y a le *NV Arctic* battant pavillon canadien, et d'autres navires battant pavillon étranger. Ces navires sont conçus pour naviguer dans les glaces, mais nous devons parfois, surtout au début et à la fin de la saison, faire appel aux brise-glaces.

Le sénateur Adams: Vous dites que le gouvernement réduit les services. Or, certains de ces navires appartiennent à des armateurs canadiens.

M. Murray: Tous les concentrés acheminés depuis l'est de l'Arctique sont transportés à bord de nos navires, certains battant pavillon canadien, d'autres battant pavillon étranger.

Le sénateur Adams: Mais vos navires comptent toujours sur l'aide des brise-glaces de la Garde côtière pour se rendre dans cette région. Avez-vous dit que les brise-glaces se rendent là-bas seulement en août?

M. Murray: Nos navires sont conçus pour naviguer dans les glaces, de sorte qu'ils peuvent se rendre dans cette région beaucoup plus tôt. Le *NV Arctic* peut y aller en juin. Il peut se rendre à Nanisivik en mai.

Le sénateur Adams: Avec l'aide des brise-glaces de la Garde côtière?

M. Murray: Oui.

Senator Adams: With no support, what is the earliest date they could go there?

Mr. Murray: There is a six-week window in summer when, normally speaking, as far as Nanisivik and Little Cornwallis are concerned, there is no ice; but from time to time the wind changes and ice comes in, so it is useful to have an ice-breaker around.

Our ships are all heavily ice-strengthened. We have no difficulty going in in the middle of the summer but, for the early and the late voyages, then ice-breaker support is necessary. The Coast Guard North used to have six ice-breakers working up north, but now they have five.

I understand that the supply ship that was to go to Grise Fjord last summer could not get in, and one of the reasons was there was no ice-breaker to help her at that particular time. All the cargo had to be flown in, presumably from Resolute.

Senator Adams: It would have been flown in from Resolute Bay or Yellowknife. Both are a long distance from Nanisivik. If the government cuts back on its icebreaking services it may hurt those two mining companies.

Just as a matter of interest, the ice around Grise Fjord sometimes does not break up even in the summertime.

Mr. Murray: For the last 10 years or so, we have always been able to lift our contracted quantities. I do not think that the reduction from six to five icebreakers will endanger that, but I think that any progressive reduction might cause a problem.

Senator Adams: You mentioned earlier that many foreign vessels sail in those waters and there should be no real concern because the waters are deep enough, as long as they know where they are going.

Mr. Murray: Yes, it is actually relatively easy but, although they are foreigners, they are very good seamen and navigators. They are highly skilled and well trained. Just because they are foreigners does not mean that they are below acceptable standards.

Senator Adams: My concern was an environmental one if any type of shipping can have safe access to that area.

Mr. Murray: Yes.

Senator Adams: Are the current government regulations adequate to cover the movement of vessels in the Arctic?

Mr. Murray: The Coast Guard North keeps a very close watch on what is going on in the High Arctic. I do not know what caused that that small passenger ship to go aground last summer. She may have been off course; she may have been pushed by ice; or she may have had a breakdown. I do not know the actual circumstances.

Senator Adams: There was no ice.

The Chairman: Is that another case of a late report?

Mr. Murray: This one might have been more complicated.

Le sénateur Adams: Sans leur aide, à quel moment de l'année pourraient-ils se rendre dans cette région?

M. Murray: Pendant six semaines, durant l'été, il n'y a pas de glaces, du moins jusqu'à Nanisivik et la Petite île Cornwallis. Toutefois, il arrive à l'occasion que le vent change de direction et que l'on soit obligé d'avoir recours aux services d'un brise-glaces.

Nos navires sont tous très renforcés pour les glaces. Nous n'avons aucune difficulté à naviguer au milieu de l'été mais, pour les premiers et les derniers voyages, nous avons besoin de brise-glaces. La Garde côtière-Nord qui avait six brise-glaces dans le Nord n'en a que cinq aujourd'hui.

Je sais que le navire de ravitaillement qui devait aller à Grise Fjord l'été dernier n'a pas pu y arriver, parce qu'il n'y avait pas de brise-glaces pour l'aider à ce moment-là. Toute la cargaison a dû être envoyée par avion, à partir de Resolute, je crois.

Le sénateur Adams: À partir de Resolute Bay ou de Yellowknife, tous les deux assez éloignés de Nanisivik. Si le gouvernement réduit ses services de brise-glaces, cela risque de nuire à ces deux sociétés minières.

À titre d'information, il arrive qu'il n'y ait pas de débâcle vers Grise Fjord, même en été.

M. Murray: Ces dix dernières années environ, nous avons toujours été en mesure de livrer les quantités prévues au contrat. Je ne crois pas que le fait qu'il n'y que cinq brise-glaces au lieu de six mette cette capacité en péril, mais je crois que toute réduction progressive pourrait causer des problèmes.

Le sénateur Adams: Vous avez dit plus tôt que beaucoup de navires étrangers naviguent dans ces eaux et que cela ne devrait pas poser véritablement de problèmes dans la mesure où ils savent où ils vont, car les eaux sont suffisamment profondes.

M. Murray: Oui, c'est en fait relativement facile mais, bien qu'il s'agisse d'étrangers, ce sont de très bons marins et navigateurs. Ils sont très spécialisés et bien formés. Ce n'est pas parce qu'ils sont étrangers qu'ils sont moins bons que la normale.

Le sénateur Adams: C'est l'environnement qui me préoccupe et je veux savoir si n'importe quel genre de transport maritime peut se faire sans risque dans cette région.

M. Murray: Oui.

Le sénateur Adams: Les règlements officiels actuels sont-ils suffisants en ce qui concerne le mouvement des navires dans l'Arctique?

M. Murray: La Garde côtière-Nord suit de très près ce qui se passe dans l'Extrême-Arctique. Je ne sais pas pourquoi ce petit navire de passagers s'est échoué l'été dernier. Il se peut qu'il ait fait fausse route, qu'il ait été poussé par les glaces ou qu'il soit tombé en panne. Je ne sais pas exactement ce qui s'est passé.

Le sénateur Adams: Il n'y avait pas de glace.

Le président: S'agit-il d'un autre cas de rapport tardif?

M. Murray: Je crois que c'est un peu plus compliqué.

Senator Adams: Do you have any concerns about the safe shipping of ore out of Voisey Bay?

Mr. Murray: I think the ice conditions in winter at Voisey Bay are very severe, and only ships of the highest ice class will be able to get in there in February, March and April. I think the current regulations of the Coast Guard are sufficient to protect the environment.

The Chairman: I am pleased to hear the comment about Voisey Bay because it is some matter of concern as to whether or not there would be an attempt to do massive stockpiling or to extend the season somewhat.

Can you look ahead 10 or 15 years and tell us what you think vessels might be capable of from a safety point of view?

Mr. Murray: Presently, an international committee is working to revise the rules. We are talking about ships of high ice class.

The Chairman: Yes, but but I am also talking about critical communications, wires encased in tubes of water, for example, to retard melt-down and the breakdown of communications which, in more than one instance in the past, has led to panic and misunderstanding as to the nature and location of a fire on board. I am double bottoms and paint lockers encased in water, all the things that the SIU, for example, has been talking about for 50 years.

Mr. Murray: Yes, that is quite an extensive question. There is a committee sitting at present, revising the rules for construction of high ice class ships. The Canadian Coast Guard are represented on that committee. One of our young men has been assigned to work with the Coast Guard, and they are meeting with the Scandinavians and the Russians to try to come up with new rules for ice class tonnage. I think that the ships of the future will look very much like the ships today. However, the details of construction may change.

They will all, of course, have double bottoms. For high-ice class in the Arctic you now require double skin in certain compartments. You will find characteristics like carrying fuel in protected tanks, so that if there was ice penetration from the outer hull, there would be no fuel spill.

As far as communications are concerned, they have improved immeasurably in the last 20 years. The satellites have made life very much easier. We have no problems these days in communicating with our ships in the High Arctic.

On the question of things like paint lockers, there was that bad fire on the Hull Company ship some years ago, involving paint in a cabin. That is less a question of regulation, that it is a question of crew training. Any reasonable crew of experienced, well-trained sailors would never have had paint in a paint locker in the middle of the accommodation. It was bad housekeeping and bad seamanship.

Le sénateur Adams: Avez-vous des inquiétudes au sujet du transport du minerai de Voisey Bay?

M. Murray: Je crois que la concentration de glaces à Voisey Bay en hiver est très forte et que seuls les navires de cote glace très élevée sont en mesure d'y arriver en février, mars et avril. Je crois que les règlements actuels de la Garde côtière sont suffisants pour protéger l'environnement.

Le président: Je suis heureux d'entendre ce que vous avez à dire au sujet de Voisey Bay, car je me demande si l'on ne serait pas tenté de faire une mise en stock massive ou de prolonger la saison.

Pouvez-vous nous dire quelles pourraient être les capacités des navires d'un point de vue sécuritaire d'ici 10 ou 15 ans?

M. Murray: À l'heure actuelle, un comité international est chargé de réviser les règles. Nous parlons des navires de cote glace élevée.

Le président: Oui, mais je parle aussi des communications indispensables, de fils enfermés dans des tubes d'eau, par exemple, pour retarder la fusion et la rupture de communications qui, plus d'une fois dans le passé, a provoqué la panique et des malentendus quant à la nature et à l'emplacement d'un incendie à bord. Je parle de doubles-fonds et de soutes à peinture, tout ce dont le SIU, par exemple, parle depuis près de 50 ans.

M. Murray: Oui, c'est d'ailleurs une question très vaste. Un comité est actuellement chargé de réviser les règles de construction des navires de cote glace élevée. La Garde côtière canadienne est représentée au sein de ce comité. Un de nos jeunes travaille avec la Garde côtière et des réunions ont lieu avec les Scandinaves et les Russes pour essayer d'arriver à de nouvelles règles en matière de tonnage de navires de cote glace. Je crois que les navires de demain ressembleront beaucoup à ceux d'aujourd'hui. Toutefois, certains détails de construction pourraient changer.

Des doubles-fonds sont bien sûr prévus. Pour les navires de cote glace élevée dans l'Arctique, il faut des bordés doubles dans certains compartiments. Il est prévu par exemple de transporter le carburant dans des citernes protégées pour que, en cas de pénétration de la glace par la coque, il n'y ait pas de déversement de carburant.

En ce qui concerne les communications, elles se sont considérablement améliorées ces 20 dernières années. Les satellites ont bien facilité les choses. Nous n'avons pas de problèmes aujourd'hui à communiquer avec nos navires dans l'Extrême-Arctique.

Pour ce qui est des soutes à peinture, par exemple, on se souvient bien sûr de l'incendie du navire de la Hull Company il y a quelques années, causé par de la peinture dans une cabine. Il s'agit moins d'une question de règlement que d'une question de formation de l'équipage. Tout équipage raisonnable composé de marins expérimentés, bien formés, n'aurait jamais mis de la peinture au milieu des cabines. C'était de la mauvaise régie interne et du mauvais matelotage.

One of the problems is that the Canadian Coast Guard has reacted to situations which were caused by badly trained crews. The solution is not to provide more regulations, but to provide better training and better discipline.

The Chairman: Can you touch on the level of training in Canada and tell us perhaps how it is carried out nowadays? Is it satisfactory to the end-users?

Mr. Murray: I have very little experience in that field, because only two of our ships are Canadian flag. As you know, there are colleges in Newfoundland, Rimouski and Ontario as well as on the West Coast where young men are trained.

I believe the training is good. Certainly I see some young men coming from these colleges and looking for jobs on foreign ships in order to get in sea time to qualify for their certificates. These men get good reports. Some I have met have been very impressive.

One of the problems is that Canada, as a nation, does not have a great heritage for deep sea operation, and we are inclined to provide crews adequate for our coastal work, but for nothing greater.

Senator Adams: Are you satisfied with the safety equipment on board these ships going into, say, Grise Fjord? Sometimes these ships are unloaded by people from the south who are not familiar with tidal changes or how to handle certain dangerous cargo. I remember in Iqaluit, a couple of years ago, a ship which was carrying dynamite caught fire. The ship was grounded when the tide went out and then the fire broke out.

Mr. Murray: There are two types of shipping in the Eastern Arctic. Small Canadian ships resupply Iqaluit, Grise Fjord and other communities. The handling of any dangerous cargo should be done in accordance with Coast Guard regulations. As far as fire equipment goes, these ships would have hand foam fire extinguishers and hoses, and that is all.

The other type of ships going to the high Arctic are bulk carriers. Again they would have hand-held fire extinguishers and hoses for spraying sea water, but that would be all they would have. The record shows that, apart from that incident in Iqaluit, there have been very few incidences of fires.

Senator Adams: What happened was that some ships had to move away from the burning vessel. Some of them complained because they had to go out four or five miles to be safe.

Mr. Murray: I think that is apocryphal.

Senator Adams: I heard complaints that, as a result of that fire, when tankers were in the bay other ships had to stay out a certain distance and could miss the tide for unloading their cargo.

Mr. Murray: That should not be necessary. After all, tankers discharge aviation fuel in Montreal every day of the week.

Un des problèmes, c'est que la Garde côtière canadienne réagit à des situations causées par des équipages mal formés. La solution ne consiste pas à imposer plus de règlements, mais à assurer une meilleure formation et une meilleure discipline.

Le président: Pouvez-vous parler de la formation au Canada et nous dire comment elle est assurée actuellement? Est-elle satisfaisante du point de vue des usagers?

M. Murray: J'ai très peu d'expérience dans ce domaine, car seulement deux de nos navires sont d'immatriculation canadienne. Comme vous le savez, des collèges situés à Terre-Neuve, à Rimouski et en Ontario, ainsi que sur la côte ouest, assurent la formation des jeunes.

Je crois que la formation est bonne. Bien sûr, certains de ces jeunes gens sortent de ces collèges et cherchent du travail sur des navires étrangers pour avoir le temps de service en mer nécessaire pour obtenir leur brevet. Ces hommes obtiennent de bons rapports. Certains de ceux que j'ai rencontrés m'ont fait très bonne impression.

Un des problèmes, c'est que le Canada, en tant que pays, n'a pas une grande tradition de navigation hauturière et a tendance à former des équipages pour la navigation côtière, sans plus.

Le sénateur Adams: Êtes-vous satisfait de l'équipement de sécurité à bord de ces navires qui vont, par exemple, à Grise Fjord? Parfois, le déchargement se fait par des gens du Sud qui ne connaissent pas les marées et ne savent pas comment manipuler certaines marchandises dangereuses. Je me souviens qu'à Iqaluit il y a quelques années, un navire qui transportait de la dynamite a pris feu. Le navire s'était échoué à la marée basse et c'est là que l'incendie s'est déclaré.

M. Murray: Il y a deux genres de navigation maritime dans l'Arctique de l'Est. Les petits navires canadiens approvisionnent Iqaluit, Grise Fjord et d'autres collectivités. La manutention de toute marchandise dangereuse doit se faire conformément aux règlements de la Garde côtière. En ce qui concerne l'équipement d'incendie, ces navires seraient dotés d'extincteurs à mousse portatifs et de tuyaux, c'est tout.

Les vraquiers sont les autres types de navires qui vont dans l'Extrême-Arctique. Là encore, ils sont dotés d'extincteurs portatifs et de tuyaux pour vaporiser de l'eau de mer, mais c'est tout. À part cet incident à Iqaluit, il y a eu très peu d'incendies.

Le sénateur Adams: En fait, certains navires ont dû s'éloigner du navire en feu. Certains d'entre eux se sont plaint, car ils ont dû s'éloigner de quatre à cinq milles pour s'écarter du danger.

M. Murray: Cela me semble difficile à croire.

Le sénateur Adams: J'ai entendu dire que, par suite de cet incendie, lorsque les pétroliers se trouvent dans la baie, les autres navires doivent s'écarter; ils peuvent ainsi manquer la marée et ne pas pouvoir décharger leur cargaison.

M. Murray: Ils n'ont pas à s'éloigner. Après tout, des pétroliers déchargent du carburant aviation à Montréal chaque jour de la semaine.

The Chairman: What is the largest class ice-breaker we have operating in the Arctic nowadays?

Mr. Murray: The *Louis St-Laurent* is the largest.

The Chairman: Is she class 7 or 8?

Mr. Murray: I do not know. Perhaps Captain Lantz could answer that question.

The Chairman: I wanted him to come up here an hour ago, but he is shy.

Captain Ivan Lantz, Manager, Marine Operations, The Shipping Federation of Canada: I do not know what we call her, in terms of ice class, but she is certainly a 1,300 class. She has over 2,300 horsepower. She is the biggest and best thing Canada has as far as handling Arctic ice is concerned. The next one down would be the *Terry Fox*.

Senator Adams: In 1953 I sailed in the *C. D. Howe* up to Churchill. I heard that vessel had been sold to mining company. Do you know what happened to that ship?

Mr. Murray: I remember the *C.D. Howe* and I remember her being on the market for sale about 15 years ago. I imagine she has been scrapped by now.

The Chairman: We very much appreciate your assistance in this and wide-ranging subject, that of safety in transportation. Thank you very much.

We will now hear from Mr. Brodsky and Mr. Wilkens from the Tire Retread Information Bureau, as well as from Mr. Dunn from the Oliver Rubber Company.

Mr. Harvey Brodsky, Managing Director, Tire Retread Information Bureau: The Tire Retread information Bureau is an a non-profit, member-supported, international association dedicated to promoting the use of retreaded tires worldwide, most especially in North America. We do that through providing information about retreaded tires to the motoring public, government agencies, and trucking companies.

I have with me a document that I believe you have all had an opportunity to see. May I read it?

The Chairman: Certainly.

Mr. Brodsky: I may deviate a little from it. I appreciate this opportunity to address this Senate of Canada committee on behalf of our Canadian members. We presently represent close to 30 Canadian retread plants, or over 30 per cent of all retread related companies in Canada.

The Canadian retread industry has much to be proud of. For more years than most can remember, retreading has saved Canadian motorists, both commercial and public sector fleets, as well as private passenger motorists, many millions of dollars, and has greatly contributed to helping control the scrap tire problem which exists everywhere.

As an aside, I would mention that "I walk the talk". I drive on retreaded tires, and nothing but retreaded tires, and have been doing so for 25 years, and I am alive and well to tell the story.

Le président: Quel est le plus gros brise-glaces que nous ayons dans l'Arctique aujourd'hui?

M. Murray: C'est le *Louis St-Laurent*.

Le président: S'agit-il d'un brise-glaces de classe 7 ou 8?

M. Murray: Je ne le sais pas. Peut-être que le capitaine Lantz pourrait répondre à cette question.

Le président: Je voulais qu'il prenne la parole il y a une heure, mais il est timide.

Le capitaine Ivan Lantz, directeur, Navigation maritime, Fédération maritime du Canada: Je ne sais pas comment on le désigne en matière de cote glace, mais il s'agit certainement d'un brise-glaces de catégorie 1 300 dont le moteur est supérieur à 2 300 chevaux-vapeur. C'est le brise-glaces le plus gros et le meilleur du Canada en ce qui concerne les glaces de l'Arctique. Le *Terry Fox* arriverait au deuxième rang.

Le sénateur Adams: En 1953, je me trouvais à bord du *C. D. Howe* à destination de Churchill. J'ai entendu dire que ce navire avait été vendu à une société minière. Savez-vous ce qu'il est devenu?

M. Murray: Je me souviens du *C. D. Howe* et du fait qu'il a été mis en vente il y a une quinzaine d'années. J'imagine qu'il est maintenant à la ferraille.

Le président: Nous vous remercions de nous avoir apporté votre aide dans le cadre de notre vaste étude sur la sécurité des transports. Merci beaucoup.

Nous allons maintenant entendre M. Brodsky et M. Wilkens, du Tire Retread Information Bureau, ainsi que M. Dunn, de la Oliver Rubber Company.

M. Harvey Brodsky, directeur général, Tire Retread Information Bureau: Le Tire Retread Information Bureau, organisme sans but lucratif, est une association internationale qui s'efforce de promouvoir l'utilisation de pneus rechapés dans le monde entier, en Amérique du Nord en particulier. Nous le faisons en informant les automobilistes, les organismes du gouvernement et les sociétés de camionnage au sujet des pneus rechapés.

J'ai ici un document que vous avez sans doute pu parcourir. Puis-je le lire?

Le président: Certainement.

M. Brodsky: Je vais peut-être m'en écarter légèrement. Je suis heureux d'avoir l'occasion de m'adresser au nom de nos membres canadiens au comité sénatorial. Nous représentons actuellement près de 30 usines de pneus canadiens rechapés, soit l'équivalent d'à peu près 30 p. 100 de toutes les entreprises dans le domaine du rechapage au Canada.

L'industrie du pneu de rechapage au Canada a toutes les raisons d'être fière. Depuis belle lurette, elle a permis aux conducteurs de véhicules du Canada, véhicules commerciaux et publics et automobiles de tourisme, d'économiser des millions et des millions de dollars, tout en contribuant à atténuer grandement le problème omniprésent des vieux pneus.

Soit dit en passant, j'utilise moi-même des pneus rechapés et rien d'autre, et ce, depuis 25 ans et je dois dire que je m'en porte très bien.

Furthermore, retreaded tires are environmentally friendly. Since tires contain a large percentage of synthetic rubber, which is petroleum based, every time a tire is retreaded, Canada's dependence on imported oil is reduced. During the course of the year, more than 40 million gallons of oil is saved for Canada, or over 400 million gallons for North America.

Yet, our industry suffers from an image problem, caused primarily by serious misperceptions, and that is exactly what they are: misperceptions. The cause of these misperceptions can be attributed to one factor: tire debris on our highways. Allow me to digress. I am certainly wearing the newest clothing in this room, because all of my clothes were lost on the airline last night, so I had to go out and outfit myself, but more importantly than the garments I am wearing, I had my friend, Guido, the alligator, and he travels with me everywhere I go, and I am very sorry that Guido cannot be here. He is a great big, ugly piece of rubber that I picked up on a highway some years ago, and if I were to throw Guido down on the floor, most everyone would say, "See that's what we mean? There is another retread." In fact, Guido is from a new tire, as is much of the rubber that we see on our highways. Rubber on the road litters highways and creates driving hazards, but you may be surprised to learn that much of this rubber debris comes from tires that have never been retreaded. These are new tires that have come apart. What causes this unsightly and dangerous problem? The answer is: tire abuse, pure and simple.

Tires that are abused will fail, whether they are new or retreaded. Under inflation is the major cause of failure. Other causes are overloading, mismatching of dual tires on an axle, and the failure of trucks to stop when they know that a tire is beginning to go flat.

If any one of were driving your automobile and a tire was beginning to go flat, your vehicle would begin to handle erratically, and you would have no choice but to stop and change your tire, whether it is raining, snowing or 110 degrees outside. Everyone in the room would agree that we just do not continue driving a passenger vehicle when it has a flat tire.

However, if a driver of an 18-wheeler senses the beginning of a tire problem, he knows that, except for his front steer tires, all the other tires on his truck are on dual axles and it is not necessary to stop immediately, especially when there is a truck stop a few miles down the road. Most truckers are conscientious and they do stop. However, even if the trucker calls the depot, the first questions they will ask is, "How far are you from a truck stop? Can you limp in? Go ahead and take it in." More often than not, the trucker will proceed to the truck stop. After all, the truck has 17 other tires to keep it going.

The truck continues down the highway. The problem tire, which may not be a retread, it might have been a brand new tire which, unfortunately, was driven over a spike or had a defective valve, is the tire that begins to overheat and finally disintegrates, throwing rubber debris all over the highway.

Les pneus rechapés ont en outre l'avantage d'être sans danger pour l'environnement. De plus, il y a dans chaque pneu un pourcentage élevé de caoutchouc synthétique, un dérivé du pétrole, ce qui signifie qu'un pneu rechapé permet au Canada d'être moins dépendant du pétrole importé. Chaque année, plus de 40 millions de gallons de pétrole sont ainsi économisés au pays, et plus de 400 millions de gallons en Amérique du Nord.

Pourtant, notre industrie souffre d'un problème d'image, imputable surtout à des perceptions erronées liées à un facteur: les débris de pneus, de caoutchouc, que nous trouvons sur nos routes. Permettez-moi de faire une digression. Je suis sans doute celui dont les vêtements sont les plus neufs ici. En effet, j'ai hier soir perdu ma valise dans l'avion; j'ai donc dû faire des achats, ce qui a peu d'importance; par contre, j'étais aussi avec mon ami Guido, l'alligator, qui m'accompagne dans tous mes voyages et je suis désolé qu'il ne soit pas parmi nous aujourd'hui. C'est un gros morceau de caoutchouc que j'ai ramassé sur une route il y a quelques années et si je vous le montrais aujourd'hui, vous diriez: «Ah, voilà un morceau de pneu rechapé.» En fait, Guido est un morceau de pneu neuf, tout comme la plupart du caoutchouc que nous retrouvons sur nos routes. Le caoutchouc enlaidit les routes et est dangereux pour la conduite automobile, mais peut-être serez-vous surpris d'apprendre que ces débris proviennent surtout de pneus qui n'ont jamais été rechapés, qu'ils se détachent de pneus neufs. Quelles sont les causes de ce phénomène peu esthétique, de ce problème dangereux? La négligence, purement et simplement.

Les pneus qui sont négligés, qu'ils soient nouveaux ou rechapés, ne dureront pas longtemps. Le sous-gonflage est une des causes principales de leur usure prématurée. La surcharge du véhicule, la pose de pneus différents sur un même essieu et le fait de ne pas s'arrêter lorsqu'un pneu commence à se dégonfler sont autant de facteurs qui contribuent au problème.

Si vous étiez en train de rouler et qu'un pneu commençait à se dégonfler, votre véhicule se mettrait à zigzaguer et vous n'auriez d'autre choix que de vous arrêter pour changer le pneu, qu'il pleuve, qu'il neige ou qu'il fasse une chaleur torride. Vous conviendrez tous avec moi qu'on ne continue tout simplement pas de rouler quand le pneu est à plat.

Supposons maintenant vous conduisez un camion de 18 roues, dans la même situation. Vous savez qu'à l'exception des pneus posés sur l'essieu avant directeur, tous les autres pneus sont montés par paire. Il n'est donc pas nécessaire d'arrêter immédiatement, surtout que vous savez qu'il y a un relais-routier tout près. Soit dit en passant, de nombreux camionneurs sont consciencieux et s'arrêtent. Cependant, même si vous appelez à l'entrepôt, la première question qu'on vous posera est: «Êtes-vous loin d'un relais? Croyez-vous pouvoir vous y rendre? Faites-le.» Plus souvent qu'autrement, vous vous rendez jusqu'au relais. Après tout, vous avez 17 autres pneus.

Vous continuez donc à rouler sur le pneu — qui ne provient peut-être pas d'une usine de pneus rechapés et qui est peut-être neuf — dans lequel est entré un clou ou qui a une valve défectueuse. Il commence à surchauffer et finit par se désintégrer, semant des débris de caoutchouc partout sur la route.

Sadly, the driver right behind that trucker turns to his wife and, more often than not, says, "Look at that. There is another retread", to which she responds, "Yes, there ought to be a law against those things. We ought to call our representative and see what we can do."

The tire debris task force, a group representing trucking companies, retreaders, trucking and tire industry associations, new tire manufacturers and the U.S. government agencies, recently picked up and analyzed 1,070 pieces of tire debris along U.S. highways. To have as fair a test as possible, they were picked up at nine separate locations, different road conditions, different road temperatures, and only 11 pieces, or approximately 1 per cent of the pieces, could be attributed to retread failure, and by that, I mean manufacturing defects of retreads.

Our industry has much data to substantiate the fact that retreaded tires are not the prime cause of rubber on the road. I might add that the national average, in any country, for retreaded tire failure due to manufacturing defects, parallels the national average in any country for new tire failure because of manufacturing defects. Retreaded tires do not fail at a greater rate than new tires and again, we have lots of data to substantiate this.

The evidence pointing to the safety, reliability, economic and environmental advantages of retreaded tires is just overwhelming. Tens of millions of retreaded tires are safely travelling along Canadian highways as we speak.

In my business I tend to look at tires as I walk along. Recently I happened to be bending down at the wheels of a Canada Post vehicle and the fellow put his head out and asked, "Is there something wrong?" I was looking at his tires to ascertain whether they were retreads. I was very pleased to see they were. It is good to know that the Canadian government is saving money by using retreaded tires on their postal vehicles.

School buses, emergency vehicles, airlines, military vehicles, commercial and public sector trucking fleets and millions of passenger vehicles worldwide save money and help the environment by using retreaded tires.

I believe the focus of your attention today has to do with truck tires. One of the largest passenger tire retread companies in North America is in New Glasgow, Nova Scotia. It is a very fine company by the name of Eastern Tire Service. I might add that the next set of tires on my car will be from Eastern Tire Service.

To hamper the use of retreads would be a severe disservice to motorists and taxpayers throughout Canada.

The retread industry shares your concern about tire safety and rubber on the road, but we must place the blame where it belongs: on improper tire maintenance. We must also take steps to educate

Malheureusement, l'automobiliste qui suit le camion se tourne vers son épouse et, plus souvent qu'autrement, lui dit: «Regarde. Un autre pneu rechapé!» Elle-même répond: «Oui, il faudrait les interdire. Il faudrait appeler notre député pour lui demander de faire quelque chose».

Le groupe de travail sur les débris de caoutchouc qui représente les entreprises de camionnage et de rechapage, de même que les associations de camionneurs et de l'industrie du pneu, des fabricants de pneus neufs et des organismes gouvernementaux des États-Unis a récemment récupéré et analysé 1 070 pièces de pneus trouvés sur des routes aux États-Unis. Pour que cette analyse soit la plus objective possible, les morceaux de pneus ont été ramassés à neuf endroits distincts où les conditions de route et la température étaient différentes. Seules 11 pièces, soit 1 p. 100 environ de l'échantillon, provenaient de pneus rechapés, c'est-à-dire de pneus mal rechapés.

Notre industrie possède beaucoup de données corroborant que les pneus rechapés ne constituent pas la cause principale des débris de caoutchouc sur les routes. J'ajoute que, dans tous les pays, la moyenne nationale de pneus qui flanchent parce qu'ils ont été mal rechapés est la même que la moyenne nationale de pneus neufs qui flanchent en raison d'un vice de fabrication. Les pneus rechapés ne flanchent pas plus que les pneus neufs, et je répète que nous avons une preuve imposante à cet égard.

Les preuves au sujet de la sécurité, de la fiabilité et des avantages économiques et environnementaux des pneus rechapés sont innombrables. Des dizaines de millions de pneus rechapés sont utilisés sur les routes du Canada en ce moment même.

Dans mon domaine de travail, on a tendance à regarder les pneus des véhicules quand on se promène. Récemment, il se trouve que je me suis penché sur les pneus d'un véhicule de Postes Canada. Le conducteur m'a demandé s'il y avait un problème. J'étais en train d'examiner ses pneus pour voir s'il s'agissait de pneus rechapés. Quel ne fût pas mon bonheur de constater qu'ils l'étaient! Il est bon de savoir que le gouvernement du Canada économise en équipant ses véhicules postaux de pneus rechapés.

Partout dans le monde, les autobus scolaires, les véhicules de secours, les avions, les véhicules militaires, les parcs de camions des secteurs commercial et public de même que des millions d'automobiles de tourisme chaussés de pneus rechapés permettent de réaliser des économies et de protéger l'environnement.

La séance d'aujourd'hui est, je crois, consacrée aux pneus des camions. L'une des plus importantes entreprises nord-américaines de rechapage des pneus d'automobiles de tourisme se trouve à New Glasgow, en Nouvelle-Écosse, soit Eastern Tire Service, un excellent atelier de rechapage. Les prochains pneus dont je chausserai mon auto viendront de là.

Ce ne serait pas rendre service aux automobilistes et contribuables canadiens que de restreindre l'utilisation des pneus rechapés!

L'industrie des pneus rechapés partage vos préoccupations au sujet de la sécurité des pneus et de la présence de caoutchouc sur les routes. Cependant, il faut jeter le blâme là où il se doit,

the motoring public about the importance of proper tire maintenance.

On behalf of all Canadian retreaders, the International Tire and Rubber Association and the Tire Retread Information Bureau, we stand ready to help.

I have been invited to be a featured speaker at a conference to be held by Clemson University, School of Business, in Hilton Head Island, South Carolina, in March. I would like to read to you the presentation I have prepared for that conference because it addresses the issue from a different point of view. There I will be addressing people in the tire industry

The title of my talk, which I will give on March 7, is: "Do Retreaded Tires Really Make Sense? and What About all That Rubber on the Road?" Please bear in mind that my speech was prepared for the Clemson conference. I will open by saying that, to a large measure, my presentation today is like preaching to the choir. Although there may be a few exceptions, most everyone in this room and a 100 per cent of those in the tire industry know that all tires manufactured by reputable manufacturers can easily withstand more than one life.

In fact, no reputable manufacturer of truck tires or aircraft tires would dream of producing a new tire that was not designed to be retreaded multiple times. Look at the tire ads in trucking magazines, or read the manufacturers' brochures. They will always mention the fact that their tires are designed to be retreaded.

The retreadability of any tire assumes, of course, that the tire has not been seriously abused by improper maintenance during its first life. Under inflation, overloading, mismatching of tires on dual wheel positions, running at excessive speeds, failing to stop when a tire begins to lose air, these are some of the causes that will probably prevent a worn tire from passing the initial inspection prior to being retreaded for a second or subsequent life.

One only has to turn to private trucking fleets to prove my point. Practically every major private trucking fleet in the world routinely uses retreaded tires. In fact, the better the tire record keeping program the fleet has, the more certain you can be that they use retreads. Why? Because when one examines the economic benefits of retreads and the failure rate of retreads versus new tires — virtually no different when top quality retreads are combined with a proper tire maintenance program — it becomes a "no-brainer".

Fleets know that retreads can save as much as two-thirds of the cost of a new tire and will usually offer comparable mileage and sometimes even more than the original tread without compromising safety or performance.

When the unit savings is multiplied by thousands or tens of thousands of times every year, we are talking about serious money. Fleets who keep good records know this. Why then do not all fleets use retreaded tires? It is not because certain applications only lend themselves to new tires. I cannot think of a single application where retreads will not perform as well as new tires, but the one thing retreads cannot do is the impossible.

c'est-à-dire qu'il faut s'en prendre au mauvais entretien des pneus. Il faut aussi informer les conducteurs de véhicules en vue de leur faire comprendre l'importance d'un bon entretien.

Toutes les entreprises canadiennes de pneus rechapés, la International Tire and Rubber Association et le Tire Retread Information Bureau sont prêts à fournir leur aide.

Le School of Business de l'université Clemson, à Hilton Head Island, en Caroline du Sud, m'a invité à prendre la parole lors d'une conférence prévue pour le mois de mars. J'aimerais vous lire le discours que j'ai préparé pour cette conférence parce qu'il aborde la question sous un autre angle. Là-bas, je m'adresserai à des membres de l'industrie du pneu.

Mon discours du 7 mars prochain pourrait s'intituler: «A-t-on raison d'utiliser des pneus rechapés? Tous les débris de caoutchouc qui jonchent nos routes ne laissent-ils pas présager de problèmes?» N'oubliez pas que j'ai rédigé cela en prévision de la conférence de Clemson où, dans une grande mesure, je m'adresse à des convertis. Bien qu'il puisse y avoir quelques exceptions, presque toutes les personnes présentes à cette conférence et tous les membres de l'industrie du pneu présents savent que tous les pneus fabriqués par des entreprises dignes de confiance peuvent facilement être rechapés.

En fait, il ne viendrait jamais à l'idée d'un fabricant fiable de pneus de camion ou d'avion de vendre des produits qui ne pourraient être rechapés plusieurs fois. Si vous examinez les annonces de pneus dans les revues de routiers ou la publicité des fabricants, vous verrez qu'elles précisent toujours que ces pneus sont conçus de manière à pouvoir être rechapés.

La possibilité de rechapier un pneu suppose au départ, bien sûr, que le pneu a été bien entretenu. Le sous-gonflage, la surcharge, la pose de pneus différents, même jumelés, sur un même essieu, la conduite à des vitesses excessives, le fait de ne pas s'arrêter quand un pneu commence à se dégonfler, voilà autant de facteurs qui empêcheront probablement de rechapier un pneu usé.

J'en ai pour preuve les parcs privés de camions. Presque tous les grands parcs privés du monde utilisent couramment des pneus rechapés. En réalité, plus un parc entretient bien ses pneus, plus on peut compter qu'il utilise des pneus rechapés. Pourquoi? Parce que si l'on se penche sur les avantages économiques des pneus rechapés et le taux de déféctuosité des pneus rechapés par rapport aux pneus neufs — taux qui n'est pratiquement pas différent quand on allie des pneus rechapés de bonne qualité à un bon programme d'entretien —, le choix n'est pas difficile.

Les exploitants des parcs savent qu'un pneu rechapé peut faire économiser jusqu'aux deux tiers du coût d'un pneu neuf, à kilométrage habituellement comparable, voire supérieur, sans compromettre la sécurité ou le rendement.

Si vous multipliez ces économies par les milliers ou dizaines de milliers de pneus utilisés chaque année, les économies sont de taille. Les parcs dont les livres sont bien tenus le savent. Pourquoi tous les parcs n'utilisent-ils pas des pneus rechapés, me demandez-vous? Ce n'est certes pas parce que certaines applications ne s'y prêtent pas. Je ne puis concevoir d'une seule application où les pneus rechapés ne donneraient pas un aussi bon

By this, I mean retreads cannot stand up to abuse. If a retread is subjected to constant abuse such as under inflation, overloading or any of the other causes I mentioned above, the retread is probably going to fail, and when it does it can very often damage the vehicle — if the tread is thrown at a great speed — or it can lead to what we call the “\$500 truck stop”, which is more expensive than trying to limp into the truck stop a few miles down the road.

As an aside, we are assuming that the fleet I am talking about is using a properly manufactured retread processed by a reputable dealer and carrying the correct tread design for the application. Cheap retreads and cheap new tires will remind the user, the hard way, that you get what you pay for. I just said that retreads cannot do the impossible and I told you why they usually fail, but do you know what? So will new tires. I repeat, “So will new tires”.

To blame a tire, whether it is a retread or a new tire, for a failure caused by improper maintenance, is the same as blaming a vehicle for an accident caused by a drunk driver.

Before I get into the final part of my talk which will be about rubber on the road and its causes, I want to briefly mention the environmental advantages that retreads offer.

In addition to keeping tires out of landfills, every tire that is retreaded is one less tire to be landfilled or otherwise disposed of. Retreads also save the world many hundreds of millions of gallons of oil every year. Tires are petroleum based and, every time a passenger tire is retreaded, approximately 4.5 gallons of oil is saved. A truck retread saves approximately 15 gallons.

Although they may look round and black, retreads are one of the “greenest” or environmentally friendly recycled products you will ever see. This is why the U.S. government Environmental Protection Agency has issued a guideline for government fleets to use retreads, why the Office of the Federal Environmental Executive actively promotes the use of retreads, and why President Clinton signed Executive Order 12873, mandating the use of retreads on government owned vehicles.

Let us talk about rubber on the road, the tire debris we all see littering our highways. We, in the retread industry, know that rubber on the road is largely caused by all the improper tire maintenance problems I cited earlier. The tire debris task force has begun an ongoing education program aimed at truckers to help them understand the importance of proper tire inflation on a regular basis.

rendement que des pneus neufs. La seule chose que ne peuvent pas faire les pneus rechapés, c'est l'impossible.

Par là, j'entends que les pneus rechapés ne peuvent pas survivre à un mauvais entretien. S'ils sont constamment sous-gonflés, que le véhicule est surchargé ou qu'une autre des causes mentionnées plus tôt est présente, le pneu rechapé éclatera probablement et, quand cela se produira, souvent, le véhicule sera endommagé — si le pneu se désintègre à une vitesse élevée — ou le camion devra s'arrêter à ce que nous appelons dans le métier «le relais-routier de 500 \$», qui est beaucoup plus coûteux que d'essayer de se rendre au relais suivant, à quelques milles de là.

Soit dit en passant, nous supposons que le parc utilise des pneus correctement rechapés par un atelier fiable et les pneus ayant le bon dessin de bande de roulement. L'acheteur de pneus rechapés bon marché, tout comme celui de pneus neufs bon marché, apprendra à ses dépens que la qualité est proportionnelle au prix. Je viens tout juste de dire que les pneus rechapés ne peuvent pas faire l'impossible et je vous ai expliqué pourquoi ils flanchent habituellement, mais savez-vous quoi? J'aurais pu en dire tout autant des pneus neufs.

Blâmer un pneu qui a été mal entretenu, qu'il s'agisse d'un pneu rechapé ou d'un pneu neuf, revient à dire que le véhicule a causé l'accident alors que le conducteur était en état d'ébriété.

Avant d'en arriver à la conclusion de mon discours qui portera sur les débris de caoutchouc qui jonchent les routes et leurs causes, je tiens à mentionner brièvement les avantages pour l'environnement des pneus rechapés.

Chaque pneu rechapé est un pneu de moins à la décharge ou ailleurs dans le paysage. De plus, les pneus rechapés font économiser des centaines de millions de gallons de pétrole chaque année. Les pneus sont fabriqués à partir d'hydrocarbures. Chaque fois qu'un pneu d'automobile de tourisme est rechapé, on économise 4,5 gallons de pétrole approximativement alors que le pneu rechapé d'un camion ménage 15 gallons de pétrole environ.

Bien qu'ils soient ronds et noirs, les pneus rechapés sont l'un des produits les plus «verts» ou les plus écologiques qui soit. C'est pourquoi l'agence de protection environnementale des États-Unis a émis des lignes directrices encourageant les parcs de véhicules gouvernementaux à utiliser des pneus rechapés, pourquoi l'Office of Federal Environmental Executive encourage activement l'utilisation de pneus rechapés et pourquoi le président Clinton a signé le décret 12873 rendant obligatoire l'utilisation de pneus rechapés sur les véhicules du gouvernement.

Parlons-en, de ces débris de pneus, de ces morceaux de caoutchouc, qui enlaidissent nos routes! Nous, les membres de l'industrie de rechapage des pneus, savons que ces débris sont en grande partie la conséquence des problèmes d'entretien des pneus dont je vous ai parlé plus tôt. Le groupe de travail chargé d'étudier ce phénomène a lancé un programme permanent d'information à l'intention des camionneurs en vue de les aider à comprendre l'importance de bien vérifier régulièrement la pression d'air des pneus.

Our organization, the Tire Retread Information Bureau, is also involved in trying to educate the motoring public through our *Don't thump 'em. Pump 'em* program. We have distributed many thousands of our *Don't thump 'em. Pump 'em* labels for use on truck dashboards, and we will continue to distribute them to truckers through trucking magazines and at future trucking shows.

We have also begun a program of conducting seminars for highway patrol agencies through the Commercial Vehicle Safety Alliance, and I might add that this is a group that operates throughout Canada as well as the States. To date, we have conducted training sessions on proper tire maintenance for the California Highway Patrol, and will be conducting a training for the Utah Highway Patrol in March. We will continue to offer this service to the highway patrols of all states and provinces in North America at no cost to them.

Sadly, too many people consider retreaded tires to be the Rodney Dangerfields of the tire industry, and for those of us who know Rodney, we know that Rodney likes to say, "I don't get no respect." Our goal is to change this perception. If we do — and we will — all users of tires will benefit greatly.

My colleagues and I would be happy to try to answer your questions.

The Chairman: Yesterday we heard from the Rubber Association of Canada whose comments, incidentally, were very much in defence of retreads for the same reasons you have enunciated. They told us that the state of the art is quite sophisticated, and a good retread plant is a very costly investment because it requires very sophisticated X-ray equipment. You said you represent about 30 retread companies. How many would employ that level of sophisticated equipment?

Mr. Brodsky: Mr. Wilkens and Mr. Dunn represent two of the largest retread organizations in the world, so they would be pleased to answer your question.

Mr. George Wilkins, Vice-President, Bandag Canada Ltd.: Bandag Canada has 57 dealers coast to coast in Canada, 45 of which have ultrasonic inspection capabilities.

Mr. Bob Dunn, Division Manager, Oliver Rubber Company, Standard Products (Canada) Ltd.: We have 24 locations. Currently, seven have ultrasonic casing inspection capabilities, with five more machines currently under installation. The major trucking fleets are demanding that tires be processed with ultrasonic. These are the greatest, most modern, electronic detection devices available. This testing is being dictated by the end-user or the fleets.

The Chairman: What percentage of your production is done by your 45 plants? You have 57 plants, 45 of which are equipped

Notre organisme, soit le Tire Retread Information Bureau, participe aussi à un programme d'information des automobilistes. Dans le cadre d'un programme intitulé *Don't thump 'em. Pump 'em*, nous avons distribué des milliers d'autocollants rappelant aux camionneurs de faire gonfler leurs pneus et nous continuerons de leur en distribuer dans des revues spécialisées et aux expositions de camions.

Nous avons aussi mis en place un programme d'ateliers à l'intention des polices routières par l'intermédiaire de la Commercial Vehicle Safety Alliance, un groupe qui est actif partout au Canada et aux États-Unis. Jusqu'ici, nous avons tenu des séances d'information concernant le bon entretien des pneus pour la patrouille routière de la Californie et nous devons répéter l'exercice pour celle de l'État de l'Utah, en mars. Nous continuerons d'offrir ces services aux patrouilles routières de tous les États et de toutes les provinces d'Amérique du Nord, sans frais.

Malheureusement, les pneus rechapés sont considérés par trop de gens comme les Rodney Dangerfield de l'industrie du pneu, celui qui passe son temps à dire que nul ne le respecte. Nous voulons changer cette image. Si nous y parvenons — et je suis convaincu que nous réussirons —, ce seront tous les utilisateurs de pneus qui y gagneront.

Mes collègues et moi sommes maintenant à votre disposition pour répondre aux questions.

Le président: Hier, nous avons entendu les témoins de l'Association canadienne de l'industrie du caoutchouc qui, soit dit en passant, ont beaucoup milité en faveur des pneus rechapés pour les mêmes raisons que celles que vous avez énoncées. Ces témoins nous ont dit à quel point cette technologie s'était perfectionnée et ils nous ont expliqué la raison pour laquelle la construction d'un bon atelier de rechapage est un investissement très coûteux, car il exige de l'équipement radiologique très perfectionné. Vous avez affirmé représenter environ 30 entreprises de rechapage. Combien d'entre elles utilisent ce genre d'équipement?

M. Brodsky: MM. Wilkens et Dunn représentent deux des plus importantes entreprises de rechapage du monde. Ils répondront avec plaisir à votre question.

M. George Wilkins, vice-président, Bandag Canada Ltd.: Notre entreprise compte 57 ateliers répartis un peu partout au Canada, dont 45 ont le matériel voulu pour faire des inspections ultrasoniques.

M. Bob Dunn, directeur de division, Oliver Rubber Company, Standard Products Canada Ltd.: Nous avons 24 ateliers. Actuellement, sept sont dotés du matériel voulu pour faire l'inspection de l'enveloppe extérieure à l'ultrason, et on est en train d'installer cinq autres machines. Les exploitants des grands parcs de camions exigent que les pneus soient examinés à l'ultrason. Le matériel électronique de détection est ce qu'il y a de plus moderne et de mieux. C'est l'utilisateur final, c'est-à-dire les parcs, qui nous dicte la méthode d'inspection.

Le président: Quel pourcentage de votre production vient des 45 ateliers? Vous dites que vous en comptez 57, dont 45 ont le

with this machinery. What percentage of your total retread business would those 45 plants do?

Mr. Wilkins: I would guess between 80 and 85 per cent.

The Chairman: It is significantly more than your plants which do not have this equipment.

Mr. Wilkins: Absolutely, yes. It is the smaller shops that do not have the ultrasonic capability.

The Chairman: Smaller by volume, you mean?

Mr. Wilkins: Yes, absolutely.

The Chairman: Would that also apply to your plants, Mr. Dunn?

Mr. Dunn: Yes, generally.

Mr. Wilkins: The Goodyear Tire & Rubber Company and the Hercules Retreading Company are not represented here today, but I would estimate that they have similar numbers. I know Goodyear has ultrasonic capability in most of its company shops.

The Chairman: I assume you do not have the type of shop where the ordinary driver or customer could walk in and ask you to retread his tires.

Mr. Brodsky: No, sir. That is known as custom retreading, and that is a thing of the past. We all remember many years ago when retreading was not at all sophisticated to the degree that it is today.

The Chairman: Can I buy a set of Michelin retreads for a passenger vehicle?

Mr. Brodsky: You might be able to. A retreading plant, to address the issue in the focus of passenger, will only retread those tires that are suitable for a second life. Tires are very carefully inspected. Approximately 85 per cent of passenger tires that go into a retread plant are rejected because they have either been run flat, run underinflated — which passenger vehicles are notorious for — they might have been curbed, or something else may have happened to that tire which renders it unsuitable for a second life.

If you tried to have your own tires custom retreaded, the problem would be that, perhaps, only two of your four tires would pass the initial inspection and then, later on in the process, as they buffed off the old rubber, they might find that only one tire is retreadable. You would be a very unhappy customer if that happened. Retread companies will normally ask you to buy a set of retreads, knowing that the tires you are buying have passed a very rigid inspection, and are suitable for a second life.

The Chairman: I am one of those people who is frequently on the road between Ottawa and Halifax. On one of my trips, I watched as a tire seemed to engulf a little Volkswagen. The lady driving that car demonstrated extraordinary skill and presence of mind to keep from flipping, because the car was bucking and

matériel d'inspection électronique. Quel pourcentage de votre production totale de rechapage représentent ces 45 ateliers?

M. Wilkins: Entre 80 et 85 p. 100, je suppose.

Le président: Ce pourcentage est-il beaucoup plus élevé que celui des ateliers qui n'ont pas l'équipement?

M. Wilkins: Naturellement. Ce sont les petits ateliers qui n'ont pas cette capacité.

Le président: Vous voulez dire ceux dont la production est inférieure?

M. Wilkins: Oui.

Le président: Est-ce également le cas de vos ateliers, monsieur Dunn?

M. Dunn: Oui, en règle générale.

M. Wilkins: Le Goodyear Tire & Rubber Company et le Hercules Retreading Company ne sont pas représentés ici, aujourd'hui, mais les données les concernant devraient être analogues. Je sais que la plupart des ateliers de Goodyear ont cette capacité.

Le président: Je suppose que vous n'avez pas le genre d'atelier où l'automobiliste ordinaire peut se présenter et vous demander de rechaper ses pneus.

M. Brodsky: Non, monsieur. On ne fait plus ce genre de travail, c'est-à-dire le rechapage sur commande. Nous nous souvenons tous de cette période lointaine où le rechapage n'avait pas atteint le degré de perfection qu'il connaît aujourd'hui.

Le président: Puis-je acheter des pneus Michelin rechapés pour une voiture de tourisme?

M. Brodsky: Vous pourriez peut-être le faire. En ce qui concerne les voitures de tourisme, l'atelier de rechapage ne prendra que les pneus qui peuvent être rechapés. Ils sont inspectés avec beaucoup de soin. Approximativement 85 p. 100 des pneus de voitures de tourisme qui aboutissent à un atelier de rechapage sont rejetés soit parce qu'on a continué de rouler alors qu'ils étaient crevés, qu'ils ont été utilisés à une pression d'air inférieure à ce qu'elle aurait dû être — les propriétaires de voitures de tourisme le font souvent —, qu'ils ont été endommagés sur les bords de trottoir ou qu'il leur est arrivé quelque chose qui en empêche le rechapage.

Quand on essaie de faire rechaper soi-même ces pneus, il se peut que seulement deux des quatre pneus franchissent l'étape de la première l'inspection, puis que, pendant que l'on enlève l'enveloppe extérieure, on découvre qu'un seul pneu peut être rechapé. Vous seriez alors un client très mécontent. Les entreprises de rechapage vous demandent habituellement d'acheter des pneus rechapés, sachant que les pneus que vous achetez ont subi une inspection très rigoureuse et qu'ils sont récupérables.

Le président: Je fais souvent le trajet entre Ottawa et Halifax. Durant un de mes voyages, j'ai vu un pneu de camion éclaté s'engouffrer sous une petite Volkswagen qui s'est mise à braquer et à faire des bonds. La compétence extraordinaire et le sang-froid de la conductrice lui ont permis de maîtriser le véhicule.

jumping. How she ever manoeuvred it to the side of the road and stopped, I do not know. The truck kept right on going.

A couple of weeks ago, driving down through the United States in wet weather, I ran into the usual difficulty, when passing trucks, of not being able to see and wondering whether I would make it. One of the trucks I passed had splash rails, which resulted in the visibility being much better and me feeling much safer. Have you ever considered guard rails or splash rails being designed and used to capture or trap the rubber from exploding tires under the truck?

Mr. Brodsky: That is an interesting idea.

The Chairman: It might save some lives.

Incidentally, I am tempted to ask you, when you were down on your hands and knees looking at that postal truck, did it occur to you that that truck is never driven over 30 kilometres an hour?

Mr. Brodsky: I am aware of that.

The Chairman: Those retreads will last forever. I am just being facetious.

Senator Adams: I appreciate your comments about the environmental advantages of using retreaded tires.

However, yesterday we heard of the dangers of tires exploding at high temperatures. Are retreaded tires more susceptible to that happening than are new tires? Have you done any studies in that regard?

Mr. Brodsky: To my knowledge, there is no difference. The safety factors of a retreaded tire, under any circumstances, are exactly the same as new tires.

However, just as one can buy a cheap pair of eye glasses or shoes, one can buy a cheap tire, a new tire. We see them advertised in our newspapers. You could buy a retreaded tire that might not have been processed by a reputable manufacturer. I would not want to defend the retread industry and insult your intelligence and say that every single retread ever made is made by a reputable manufacturer. That is not the case. The great majority are made by reputable manufacturers. I think we do, throughout North America, an excellent job in policing ourselves as an industry, and the best policeman we have is the consumer, because trucking companies are very careful how they spend their money.

I like to cite two instances or organizations who would not use retreaded tires if it would harm their business. These are two organizations that live and die on reliability. That is all they have to sell. One is UPS and the other is Federal Express. They are both major users of retreaded tires. They also use them on their over-the-road vehicles as well, for long distances.

From a pure dollar-and-cent point of view, if retreaded tires were keeping the packages from being delivered on time, they would drop them like a hot potato because, after all it, would harm their business. That is not the case. They embrace them because they know that retreaded tires are as reliable as new tires. It is proven to them every day, and it saves them an absolute fortune which is reflected in the cost of the services they provide.

Comment cette dame a réussi à immobiliser l'auto sur le bord de la route, je ne le saurai jamais! Le camion ne s'est même pas arrêté.

Il y a quelques semaines, alors que je roulais sous la pluie aux États-Unis, j'ai éprouvé les difficultés habituelles à doubler des camions. Je ne voyais rien et je me demandais si j'y survivrais. Un des camions que j'ai doublés avait des déflecteurs antiprojection, de sorte que je voyais beaucoup mieux et que je me sentais beaucoup plus en sécurité. Avez-vous déjà envisagé la possibilité d'en installer pour empêcher le caoutchouc de pneus éclatés d'être projeté?

M. Brodsky: L'idée est intéressante.

Le président: Elle pourrait peut-être sauver des vies.

Soit dit en passant, je suis tenté de vous demander s'il vous était venu à l'idée, quand vous avez examiné les pneus du camion de Postes Canada, que ce véhicule ne roule jamais à plus de 30 km/h?

M. Brodsky: Je le sais.

Le président: Ces pneus rechapés ne s'useront jamais! Je plaisante, naturellement.

Le sénateur Adams: J'ai bien aimé vos commentaires au sujet des avantages pour l'environnement des pneus rechapés.

Toutefois, hier, nous avons entendu des témoins qui nous ont parlé des dangers que représentent les pneus qui éclatent quand ils surchauffent. Les pneus rechapés y sont-ils plus susceptibles que les pneus neufs? Avez-vous effectué des études à cet égard?

M. Brodsky: Que je sache, il n'y a pas de différence entre les deux. Les facteurs de sécurité de pneus rechapés sont toujours exactement les mêmes que ceux des pneus neufs.

Toutefois, tout comme on peut acheter une paire de lunettes ou de souliers bon marché, on peut aussi se procurer un pneu bon marché, même neuf. On en voit annoncés dans les journaux, tous les jours. Vous pourriez donc acheter un pneu rechapé qui n'a pas peut-être pas été fait par un fabricant fiable. Je n'insulterai pas votre intelligence en affirmant que chaque pneu rechapé est fabriqué par une maison de renom. Ce n'est pas vrai. La grande majorité des pneus le sont. Nous réussissons selon moi, partout en Amérique du Nord, à très bien nous autoréglementer. Le meilleur policier est encore le consommateur, parce que les entreprises de camionnage sont très judicieuses dans leurs achats.

J'aimerais citer l'exemple de deux entreprises qui n'utiliseraient pas de pneus rechapés si elles croyaient que leur commerce pouvait en souffrir. Pour elles, la fiabilité est la priorité numéro un, leur grande qualité. Je parle de UPS et de Federal Express. Les deux sont de grands consommateurs de pneus rechapés. Elles en chaussent aussi les véhicules routiers qui font de longs trajets.

D'un strict point de vue budgétaire, si les pneus rechapés les empêchaient de livrer les colis à temps, elles s'en débarrasseraient tout de suite parce que, après tout, cela nuit à leur commerce. Or, ce n'est pas le cas. Elles utilisent les pneus rechapés parce qu'elles savent qu'ils sont aussi fiables que les pneus neufs. Elles en ont la preuve tous les jours. De plus, elles économisent ainsi une fortune, ce qui leur permet d'offrir les services à bas coût.

It is the same as buying an airline ticket. If airlines did not use retreads, and they do — all airlines in the world use them routinely — the price of an airline ticket would be considerably higher. They have short stopping distances. They hit the ground at 200 miles an hour and they must stop that vehicle in a few hundred yards and they will “scrub” a lot of rubber off. If retreads were not safe, they would not use them.

Senator Adams: I remember the fire in Hagersville, Ontario about 10 years ago and the difficulty of bringing that fire under control. Are large incinerators still used to dispose of used tires? I have heard that certain states in the U.S. are burning tires for fuel. Is that happening here? I am concerned about the environmental impact of burning tires. How does the system work now?

Mr. Wilkins: Unfortunately, the Government of Ontario prohibits the use of burning tires for fuel, and all of the tires in Ontario now are being exported to Pennsylvania and New York state where they are going into cement kilns. It is unfortunate that the Ontario government does not allow the use of tire derived fuel. However, it is being done in other provinces. Tires are now being recycled. These are mostly passenger tires, and they are being used in cement kilns. Large tire dumps and storage areas are quickly becoming a thing of the past.

Senator Adams: Is the one in B.C. still operating?

Mr. Wilkins: I believe B.C. is recycling tires, burning them for cement kiln use. Certainly, that is the case in Alberta, and I believe B.C. I believe that is happening in every province in Canada, except Ontario. The Ontario tires are going to the U.S. to be burnt, so this province has no large depots of used tires.

Some of it is being used in asphalt, as well. Some in other things like mud flaps and floor mats. There is certainly a recycling component to scrapped tires.

Senator Adams: Did you sell the 40 million gallons of oil that was retrieved from tires to the oil companies?

Mr. Brodsky: I like to say that we are the doctors, we keep the patient alive. Eventually, however, all patients die and they go to our friends, the undertakers, the scrapped tire people. They do various things, as Mr. Wilkins said, from grinding them for carpet underlay to burning them in cement kilns. Our job, however, is to keep the patient alive.

Picture a juggler. He always has one ball in the air. As long as we continue to retread, and if retreading stays at least at the same level as it is now, we can keep tires out of landfills indefinitely, and that is very important because the landfill problem is a major problem throughout the world.

Il en serait de même à l'achat d'un billet d'avion. Si les compagnies aériennes n'utilisaient pas les pneus rechapés, ce qu'elles font — toutes les compagnies aériennes en font un usage courant —, le prix du billet d'avion serait beaucoup plus élevé. Leurs appareils doivent se poser sur de courtes pistes. Les pneus du train d'atterrissage entrent en contact avec le sol à 200 milles à l'heure, et l'appareil doit s'arrêter au bout de quelques centaines de verges, sans quoi une grande partie de l'enveloppe extérieure des pneus serait arrachée. Si les pneus rechapés n'étaient pas sécuritaires, elles ne les utiliseraient pas.

Le sénateur Adams: Je me souviens de l'incendie qui a éclaté à Hagersville, en Ontario, il y a environ 10 ans et des difficultés que l'on a eues à le maîtriser. Utilise-t-on encore de grands incinérateurs pour brûler les pneus usagés? J'ai entendu dire que certains États, aux États-Unis, brûlent des pneus comme source d'énergie. Cela se fait-il ici? Les conséquences de cette combustion sur l'environnement m'inquiètent. Comment procède-t-on maintenant?

M. Wilkins: Malheureusement, le gouvernement de l'Ontario interdit la combustion de pneus comme source d'énergie, et tous les pneus de l'Ontario sont actuellement exportés en Pennsylvanie et dans l'État de New York où ils sont brûlés par les cimenteries. C'est dommage que le gouvernement de l'Ontario n'autorise pas la combustion des pneus. Toutefois, cela se fait dans d'autres provinces où on recycle actuellement des pneus. Il s'agit, pour la plupart, de pneus de voitures de tourisme que brûlent des cimenteries. Les grands cimetières de pneus et les grands entrepôts sont en train de devenir rapidement chose du passé.

Le sénateur Adams: Celui de la Colombie-Britannique est-il toujours là?

M. Wilkins: La Colombie-Britannique recycle les pneus, qui sont brûlés dans des fours de cimenterie. C'est certes le cas en Alberta et, je crois, en Colombie-Britannique. C'est ce qu'on fait partout au Canada, sauf en Ontario. Les pneus ontariens sont expédiés aux États-Unis où on les brûle. Il n'y a donc pas de grands dépôts de pneus usagés dans cette province.

Une partie de ces pneus sert aussi à fabriquer de l'asphalte, de même que des garde-boue et des tapis. Une partie des pneus mis aux rebuts sont certes recyclés.

Le sénateur Adams: Avez-vous vendu aux sociétés pétrolières les 40 millions de gallons de pétrole récupérés des pneus?

M. Brodsky: J'aime dire que nous sommes les médecins qui gardent le malade en vie. Tôt ou tard, cependant, nous mourons tous et nous finissons à la morgue. De la même façon, le pneu aboutit chez le recycleur qui en fait plusieurs choses, comme l'a dit M. Wilkins, par exemple il broie le caoutchouc pour en faire des thibaudes ou encore il le brûle dans des fours de cimenterie. Notre travail à nous, toutefois, est de garder le malade en vie.

À l'exemple du jongleur dont une boule est constamment en l'air, tant que nous continuerons de rechapier les pneus et que la qualité du rechapage se maintiendra, à défaut de s'accroître, nous pourrions éviter indéfiniment que les pneus aboutissent à la décharge, ce qui est très important puisque les déchets posent problème partout dans le monde.

Senator Bacon: Where would a customer who is not happy with his retread tires go? Would he lodge a complaint with the Consumers' Bureau and would it then be passed on to you?

Mr. Brodsky: If it were me, I would go back to the tire dealer and explain why I was unhappy. In my experience a reputable dealer would be able to handle your complaint to your satisfaction. If not, then I would go to whatever regulatory agency oversees that dealer and try to get satisfaction. A reputable dealer wants to have your business the next time, and that will not happen if he does not keep you happy.

The Chairman: Thank you very much, gentlemen. I wish you well in your speech, Mr. Brodsky.

The committee adjourned.

Le sénateur Bacon: À qui peut s'adresser le client qui n'est pas satisfait de ses pneus rechapés? Dépose-t-il une plainte auprès de l'office de protection du consommateur, qui vous la transmet par la suite?

M. Brodsky: Moi, je retournerais chez le vendeur et lui expliquerais pourquoi je suis insatisfait. Normalement, le vendeur fiable arrivera à donner satisfaction au client. Si ce n'est pas le cas, je m'adresserais ensuite à l'organisme de réglementation dont relève le vendeur. Le vendeur de renom tient à conserver votre clientèle. Il n'y parviendra pas si vous êtes mécontent.

Le président: Messieurs, je vous remercie beaucoup. Je vous souhaite beaucoup de succès à la conférence de Clemson, monsieur Brodsky.

La séance est levée.

From the Laurentian Pilotage Authority Canada:

Jean-Claude Michaud, President;

Guy P. Major, Counsel, Administration Pilotage Laurentides.

From Fednav Limited/Shipping Federation of Canada:

J.S. Murray, Director;

Ivan Lantz, Manager, Marine Operations, The Shipping Federation of Canada.

From the Tire Retread Association:

Harvey Brodsky, Managing Director;

George Wilkins, Vice President, Sales and Marketing, Bandag Canada Ltd.;

Bob Dunn, Division Manager, Oliver Rubber Company Standard products.

De l'Administration de pilotage des Laurentides:

Jean-Claude Michaud, président;

Guy P. Major, avocat, Administration de pilotage des Laurentides.

De Fednav Limitée/Fédération maritime du Canada:

J. S. Murray, directeur;

Ivan Lantz, directeur, Navigation maritime, Fédération maritime du Canada.

De Tire Retread Association:

Harvey Brodsky, directeur général;

Georges Wilkins, vice-président, Service commercial, Bandag Canada Ltd.;

Bob Dunn, directeur de division, Oliver Rubber Company Standard Products.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canada Communication Group — Publishing
Ottawa, Canada K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Groupe Communication Canada — Édition
Ottawa, Canada K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

Tuesday, February 18, 1997

From CN Rail:

Jack T. McBain, Senior Vice-President, Operations;
Bob Dolan, Vice-President, Human Resources.

From the Aéroports de Montréal:

Gilles St-Pierre, Director, Policy and airport co-ordination.

From the Brotherhood of Locomotive Engineers:

Thomas G. Hucker, International Vice-President and National
Legislative Representative;
J. H. Houston, Provincial Legislative Board, Chairman for
Ontario.

From the Railway Association of Canada:

Robert H. Ballantyne, President;
Roger Cameron, General Manager, Public Communications.

From the Rubber Association of Canada:

Don G. Campbell, President;
Brian E. James, Ex-President;
Georges Mokbel, Manager, Product Engineering, Michelin.

Wednesday, February 19, 1997

From Teamsters Canada:

Louis Lacroix, President;
François Laporte, Director and Assistant to the President,
affaires gouvernementales et transport.

From Avrail Inc.:

Peter Machet, President;
Reg Learn, Vice-President.

From Forensic Engineering Inc.:

Tom Prescott, Partner, Forensic Engineering Inc.

(Continued on previous page)

Le mardi 18 février 1997

De CN Rail:

Jack T. McBain, premier vice-président, Opérations;
Bob Dolan, vice-président, Ressources humaines.

De Aéroports de Montréal:

Gilles St-Pierre, directeur, Coordination des politiques et des
aéroports.

De la Fraternité des ingénieurs de locomotives:

Thomas G. Hucker, vice-président international et représen-
tant national du comité législatif;
J. H. Houston, Conseil législatif provincial, président, section
de l'Ontario.

De l'Association des chemins de fer du Canada:

Robert H. Ballantyne, président;
Roger Cameron, directeur général, Communications publi-
ques.

De l'Association canadienne de l'industrie du caoutchouc:

Don G. Campbell, président;
Brian E. James, ancien président;
Georges Mokbel, directeur, Ingénierie de produits, Michelin.

Le mercredi 19 février 1997

De Teamsters Canada:

Louis Lacroix, président;
François Laporte, directeur et adjoint du président, Affaires
gouvernementales et transports.

D'Avrail Inc.:

Peter Machet, président;
Reg Learn, vice-président.

De Forensic Engineering Inc.:

Tom Prescott, associé, Forensic Engineering Inc.

(Suite à la page précédente)

CAI
YC19
-784



Second Session
Thirty-fifth Parliament, 1996-97

Deuxième session de la
trente-cinquième législature, 1996-1997

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

*Standing Senate Committee on
Transport and Communications*

*Comité sénatorial permanent des
Transports et des communications*

Proceedings of the Subcommittee on

Délibérations du sous-comité de la

Transportation Safety Sécurité des transports

Chairman:

The Honourable J. MICHAEL FORRESTALL

Président:

L'honorable J. MICHAEL FORRESTALL

Tuesday, March 18, 1997
Wednesday, March 19, 1997
Thursday, March 20, 1997

Le mardi 18 mars 1997
Le mercredi 19 mars 1997
Le jeudi 20 mars 1997

Issue No. 8

Fascicule n° 8

State of transportation safety in Canada

L'état de la sécurité des transports au Canada

WITNESSES:
(See back cover)

TÉMOINS:
(Voir à l'endos)



THE SUBCOMMITTEE ON TRANSPORTATION SAFETY

The Honourable J. Michael Forrestall, *Chair*

The Honourable Willie Adams, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

Bacon	Mercier
* Fairbairn, P.C.	Roberge
(or Graham)	
* Lynch-Staunton	
(or Berntson)	

* *Ex Officio Members*

(Quorum 3)

LE SOUS-COMITÉ DE LA SÉCURITÉ DES TRANSPORTS

Président: L'honorable J. Michael Forrestall

Vice-président: L'honorable Willie Adams

et

Les honorables sénateurs:

Bacon	Mercier
* Fairbairn, c.p.	Roberge
(ou Graham)	
* Lynch-Staunton	
(ou Berntson)	

* *Membres d'office*

(Quorum 3)

MINUTES OF PROCEEDINGS

HALIFAX (Nova Scotia), Tuesday, March 18, 1997

(13)

[English]

The Subcommittee on Transportation Safety of the Standing Senate Committee on Transport and Communications met at 3:02 p.m. this day, in Halifax, the Chair, the Honourable J. Michael Forrestall, presiding.

Members of the subcommittee present: The Honourable Senators Adams, Bacon, Forrestall and Roberge. (4)

In attendance: John Christopher, Research Officer, Research Branch, Library of Parliament; Bruce Carson, Senior Adviser; Keith Miller, Special Adviser on Aviation; Marc Chénier, Researcher.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

The subcommittee resumed consideration of the transportation safety and security in Canada pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on October 2, 1996 and the resolution of the committee adopted on October 24, 1996.

WITNESSES:

From the Atlantic Provinces Transportation Commission:

Peter Vuillemot, General Manager.

From the Secunda Marine Services Ltd.:

John Hughes, Port Manager.

The witness from the Atlantic Provinces Transportation Commission made a statement and answered questions.

It was agreed, — That the presentation by the Atlantic Provinces Transportation Commission be filed with the Clerk of the Committee as *Exhibit 6050 -2.35 / T1 - "28"*.

The witness from the Secunda Marine Services Ltd. made a statement and answered questions.

At 5:03 p.m., the subcommittee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

HALIFAX (Nova Scotia), Wednesday, March 19, 1997

(14)

[English]

The Subcommittee on Transportation Safety of the Standing Senate Committee on Transport and Communications met at 9:29 a.m. this day, in Halifax, the Chair, the Honourable J. Michael Forrestall, presiding.

Members of the subcommittee present: The Honourable Senators Adams, Bacon, Forrestall and Roberge. (4)

In attendance: John Christopher, Research Officer, Research Branch, Library of Parliament; Bruce Carson, Senior Adviser; Keith Miller, Special Adviser on Aviation; Marc Chénier, Researcher.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

PROCÈS-VERBAL

HALIFAX (Nouvelle-Écosse), le mardi 18 mars 1997

(13)

[Traduction]

Le sous-comité de la sécurité des transports du comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 15 h 02, à Halifax, sous la présidence de l'honorable J. Michael Forrestall (*président*).

Membres du sous-comité présents: Les honorables sénateurs Adams, Bacon, Forrestall et Roberge. (4)

Également présents: John Christopher, attaché de recherche, Service de recherche, Bibliothèque du Parlement; Bruce Carson, conseiller principal; Keith Miller, conseiller spécial en matière d'aviation; Marc Chénier, chercheur.

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

Le sous-comité reprend son étude de la sécurité des transports au Canada conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le 2 octobre 1996 et à la résolution du comité adoptée le 24 octobre 1996.

TÉMOINS:

De la Commission des transports des provinces de l'Atlantique:

Peter Vuillemot, directeur général.

De Secunda Marine Services Ltd.:

John Hughes, gérant du port.

Le témoin de la Commission des transports des provinces de l'Atlantique fait une déclaration et répond aux questions.

Il est convenu — Que l'exposé de la Commission des transports des provinces de l'Atlantique soit déposé auprès du greffier comme *Pièce 6050-2.35/T1 - «28»*.

Le témoin de Secunda Marine Services Ltd. fait une déclaration et répond aux questions.

À 17 h 03, le sous-comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

HALIFAX (Nouvelle-Écosse), le mercredi 19 mars 1997

(14)

[Traduction]

Le sous-comité de la sécurité des transports du comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h 29, à Halifax, sous la présidence de l'honorable J. Michael Forrestall (*président*).

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Adams, Bacon, Forrestall et Roberge. (4)

Également présents: John Christopher, attaché de recherche, Service de recherche, Bibliothèque du Parlement; Bruce Carson, conseiller principal; Keith Miller, conseiller spécial en matière d'aviation; Marc Chénier, chercheur.

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

The subcommittee resumed consideration of the state of transportation safety and security in Canada pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on October 2, 1996 and the resolution of the Committee adopted on October 24, 1996.

WITNESSES:

From the Halifax Marine Pilots Committee:

Alan Stockdale, Chairman;
Andrew Rae, Member.

From the St. John Port Corporation:

Peter Turner, Harbour Master.

From the Halifax Port Corporation:

David F. Bellefontaine, President and Chief Executive Officer;
Randall Sherman, Harbour Master, Director of Operations;
George Malec, Assistant Harbour Master.

From the Police Association of Nova Scotia, Local 112, (Ports Canada Police):

Eric Mott, Constable.

The witnesses from the Halifax Marine Pilots Committee made a statement and answered questions.

At 10:36 a.m., the sitting was suspended.

At 10:43 a.m., the sitting resumed.

The witness from the St. John Port Corporation made a statement and answered questions.

The witnesses from the Halifax Port Corporation made a statement and answered questions.

It was agreed, — That the presentation by the Halifax Port Corporation be filed with the Clerk of the Committee as *Exhibit 6050-2.35/TI - "29"*.

The witness from the Police Association of Nova Scotia made a statement and answered questions.

At 12:55 p.m., the subcommittee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

HALIFAX (Nova Scotia), Thursday, March 20, 1997

(15)

[English]

The Subcommittee on Transportation Safety of the Standing Senate Committee on Transport and Communications met at 9:31 a.m. this day, in Halifax, the Chair, the Honourable J. Michael Forrestall, presiding.

Members of the Subcommittee present: The Honourable Senators Adams, Bacon, Forrestall and Roberge. (4)

In attendance: John Christopher, Research Officer, Research Branch, Library of Parliament; Bruce Carson, Senior Adviser; Keith Miller, Special Adviser on Aviation; Marc Chénier, Researcher.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Le sous-comité reprend l'étude de l'état de la sécurité des transports au Canada conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le 2 octobre 1996 et à la résolution du comité adoptée le 24 octobre 1996.

TÉMOINS:

De Halifax Marine Pilots Committee:

Alan Stockdale, président;
Andrew Rae, membre.

De la Société du port de St. John's:

Peter Turner, maître de port.

De la Société du port de Halifax:

David F. Bellefontaine, président et dirigeant principal;
Randall Sherman, maître de port, directeur des opérations;
George Malec, maître de port adjoint.

De Police Association of Nova Scotia, Local 112 (Police de Ports Canada):

Eric Mott, agent.

Les témoins du Halifax Marine Pilots Committee font une déclaration et répondent aux questions.

À 10 h 36, la séance est suspendue.

À 10 h 43, le comité reprend ses travaux.

Le témoin de la Société du port de St. John's fait une déclaration et répond aux questions.

Les témoins de la Société du port de Halifax font une déclaration et répondent aux questions.

Il est convenu — Que l'exposé de la Société du port de Halifax soit déposé auprès du greffier en tant que *Pièce 6050-2.35/TI - «29»*.

Le témoin de Police Association of Nova Scotia fait une déclaration et répond aux questions.

À 12 h 55, le sous-comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

HALIFAX (Nouvelle-Écosse), le jeudi 20 mars 1997

(15)

[Traduction]

Le sous-comité de la sécurité des transports du comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h 31, à Halifax, sous la présidence de l'honorable J. Michael Forrestall (*président*).

Membres du sous-comité présents: Les honorables sénateurs Adams, Bacon, Forrestall et Roberge. (4)

Également présents: John Christopher, attaché de recherche, Service de recherche, Bibliothèque du Parlement; Bruce Carson, conseiller principal; Keith Miller, conseiller spécial en matière d'aviation; Marc Chénier, chercheur.

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

The Subcommittee resumed consideration of the state of transportation safety and security in Canada pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on October 2, 1996 and the resolution of the Committee adopted on October 24, 1996.

WITNESSES:

From RailTex Canada Inc.:

Peter E. McCarron, General Manager.

From J.D. Irving Ltd.:

Jack Walker, General Manager;

Scott Smith.

From the Canadian Helicopters Limited:

Dave McCutcheon, Flight Safety Manager.

From the Company of Masters Mariners of Canada:

Alan Knight, Divisional Master;

Richard Cobanli, Member.

The witness from RailTex Canada Inc. made a statement and answered questions.

It was agreed, — That the presentation by RailTex Inc. Canada be filed with the Clerk of the Committee as *Exhibit 6050 -2.35 / T1 - "30"*.

The witnesses from J.D. Irving Ltd. made a statement and answered questions.

It was agreed, — That the presentation by J.D. Irving Ltd. be filed with the Clerk of the Committee as *Exhibit 6050 -2.35 / T1 - "31"*.

At 10:42 a.m., the sitting was suspended.

At 10:51 a.m., the sitting resumed.

The witness from the Canadian Helicopters Limited made a statement and answered questions.

It was agreed, — That the presentation by the Canadian Helicopters Limited be filed with the Clerk of the Committee as *Exhibit 6050 -2.35 / T1 - "32"*.

The witnesses from the Company of Masters Mariners of Canada made a statement and answered questions.

At 1:45 p.m., the subcommittee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

Le sous-comité reprend l'étude de l'état de la sécurité des transports au Canada, conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le 2 octobre 1996 et à la résolution du comité adoptée le 24 octobre 1996.

TÉMOINS:

De RailTex Canada Inc.:

Peter E. McCarron, directeur général.

De Irving Transportation Group:

Jack Walker, directeur général, Sunbury Transport Limited.

Scott Smith, J.D. Irving Ltd.

De Canadian Helicopters Limited:

Dave McCutcheon, gérant de la sécurité des vols.

De Company of Master Mariners of Canada:

Alan Knight, capitaine de division;

Richard Cobanli, membre.

Le témoin de RailTex Canada Inc. fait une déclaration et répond aux questions.

Il est convenu — Que l'exposé de RailTex Canada Inc. soit déposé auprès du greffier du comité comme *Pièce 6050-2.35/T1 - «30»*.

Les témoins de J.D. Irving Ltd. font une déclaration et répondent aux questions.

Il est convenu — Que l'exposé de J.D. Irving Ltd. soit déposé auprès du greffier du comité comme *Pièce 6050-2.35/T1 - «31»*.

À 10 h 42, la séance est suspendue.

À 10 h 51, le comité reprend ses travaux.

Le témoin de Canadian Helicopters Limited fait une déclaration et répond aux questions.

Il est convenu — Que l'exposé de Canadian Helicopters Limited soit déposé auprès du greffier du comité comme *Pièce 6050-2.35/T1 - «32»*.

Les témoins de Company of Masters Mariners of Canada font une déclaration et répondent aux questions.

À 13 h 45, le sous-comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

Le greffier du sous-comité,

Timothy Ross Wilson

Clerk of the Subcommittee

EVIDENCE

HALIFAX, Tuesday, March 18, 1997

The Subcommittee on Transportation Safety of the Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 3:02 p.m. to study the state of transportation safety and security in Canada.

Senator J. Michael Forrestall (*Chairman*) in the Chair.

[*English*]

The Chairman: We are pleased to start our hearings in Halifax today with the Atlantic Provinces Transportation Commission and to have the general manager, Mr. Peter Vuillemot, with us.

The transportation commission has been part of the fabric of transportation in all of its aspects in this part of Canada for many years. It comes to us with a background of trust in its work and knowledge of the field that they endeavour to cover for those of us here in Atlantic Canada.

Please proceed, Mr. Vuillemot.

Mr. Vuillemot, General Manager, Atlantic Provinces Transportation Committee: Good afternoon, Mr. Chairman and honourable members. It is a pleasure today to speak to you on this important subject. The submission of the APTC is before you. I will highlight the main points in my opening remarks, following which I will answer your questions to the best of my ability.

Transportation safety is an area in which the APTC has not had a direct involvement over the many years that we have been involved in transportation in Atlantic Canada. The technical aspects of vehicle safety, roadway design, et cetera, are best left to those with a greater knowledge and experience. The APTC has, however, been actively involved in the discussions concerning such things as the national highway system and regulatory renewal in Canada.

Transportation, as I am sure you are aware, is a critical element in the economy of the Atlantic region. Manufacturers and producers depend upon safe and efficient transportation services to market their goods on North American and global markets. The tourism industry depends on safe and reliable transportation to attract visitors from around the world to our beautiful region. As consumers, we depend on transportation to bring the goods that we use in our daily activities.

The APTC has been urging the federal government to contribute significantly to the necessary highway upgrading in Atlantic Canada. The National Highways Systems Study in 1992 identified the highway network in Atlantic Canada as the most in need of upgrading. Since that time, as I am sure you are aware, considerable construction has taken place; particularly to provide four-lane divided highways in the Maritimes. However, much more needs to be done.

TÉMOIGNAGES

HALIFAX, le mardi 18 mars 1997

Le sous-comité de la sécurité des transports du comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 15 h 02 pour étudier l'état de la sécurité des transports au Canada.

Le sénateur J. Michael Forrestall (*président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

Le président: Nous sommes heureux d'entreprendre nos audiences à Halifax aujourd'hui en entendant le directeur général de la Commission des transports des provinces de l'Atlantique, M. Peter Vuillemot.

La Commission des transports fait partie de la structure des transports dans tous ses aspects dans cette partie du Canada depuis plusieurs années. La commission a la confiance de tous en ce qui concerne son travail et ses connaissances dans le domaine dont elle s'occupe pour nous ici dans la région atlantique.

Je vous en prie, monsieur Vuillemot.

M. Vuillemot, directeur général, Commission des transports des provinces de l'Atlantique (CTPA): Bonjour, monsieur le président et mesdames et messieurs les membres du comité. Je suis heureux de vous parler aujourd'hui de cette question importante. Vous avez reçu le mémoire de la CTPA. Je vais en faire ressortir les points saillants dans ma déclaration liminaire, après quoi je répondrai à vos questions au mieux de mes connaissances.

La sécurité des transports n'est pas un domaine dont la CTPA s'est occupée directement pendant les nombreuses années où elle a oeuvré dans le secteur des transports dans la région atlantique. Il est préférable de laisser à ceux qui ont plus de connaissances et d'expérience dans le domaine les aspects techniques de la sécurité des véhicules, de la conception des routes, et cetera. La CTPA a cependant participé activement aux discussions concernant des questions comme le réseau routier national et la réforme de la réglementation au Canada.

Comme vous le savez certainement, les transports constituent un élément essentiel à l'économie de la région atlantique. Les manufacturiers et les producteurs dépendent de services de transports sûrs et efficaces pour acheminer leurs produits sur les marchés nord-américains et mondiaux. L'industrie touristique dépend de moyens de transport sûrs et fiables pour attirer dans notre belle région les touristes de toutes les parties du monde. En tant que consommateurs, nous dépendons des transports pour nous apporter les produits que nous utilisons dans nos activités quotidiennes.

La CTPA a toujours exhorté le gouvernement fédéral à contribuer de façon appréciable aux travaux nécessaires à la réfection des routes dans la région atlantique. L'étude effectuée en 1992 sur le réseau routier national a identifié le réseau routier de la région atlantique comme étant celui qui a le plus besoin de travaux d'amélioration. Depuis ce temps, comme vous le savez certainement, des travaux importants de construction ont eu lieu, en particulier pour donner aux Maritimes des routes à quatre voies

The federal government has contributed to this work through a series of ad hoc fixed-duration agreements with the provinces. However, in each case, the federal funds involved were diverted from other programs. There was no new money. The APTC believes that a national highway system program should have been in place years ago, which would provide the necessary funding for the upgrading, construction and maintenance of Canada's national highway system. We in Canada, by times, are great talkers and debaters, however, there are certain times when we talk rather than act, and the APTC feels this case is one where the talking has gone on far too long. The APTC also feels that the federal government has the necessary fiscal capacity within its existing revenue base to contribute significantly to such a national highway program. No new user taxes are required.

Our second point deals primarily with deregulation and safety regulation in Canada. The APDC is a strong supporter of economic deregulation of transportation in Canada. The APTC is also supportive of the industry and the federal and provincial governments in their efforts to implement safety regulation and programs. However, it is important to note that uniformity of regulation and uniformity of enforcement are critical factors. The federal government has a responsibility to coordinate with the various jurisdictions to ensure that uniformity of safety regulation is achieved and implemented as soon as possible.

Uniformity is important for compliance; it is also important to ensure that safety regulations do not become barriers to international or interprovincial trade or the movement of persons. Uniformity of regulation also leads to greater uniformity of enforcement. These are the two main points that were covered in our submission.

I will now accept your questions.

Senator Roberge: Can you tell me how you are funded?

Mr. Vuillemot: Our funding comes from a combination of provincial government grants or financial assistance, plus services that we sell and products that we sell; mainly information products, booklets, pamphlets, publications, that sort of thing.

Senator Roberge: You are talking about uniformity of standards. Can you explain a little more, what are the barriers that you feel are preventing this uniformity of standards from being accomplished?

Mr. Vuillemot: Essentially, as you are aware in Canada, roads and highways are provincial jurisdiction, so you have ten provinces and two territories which make and enforce their own sets of regulations in all areas relating to motor vehicle transport.

et à double chaussée. Cependant, il faut faire encore beaucoup plus.

Le gouvernement fédéral a contribué à ces travaux par une série d'accords ponctuels d'une durée déterminée conclus avec les provinces. Dans chaque cas, cependant, les fonds fédéraux en question provenaient des crédits prévus pour d'autres programmes. Il n'y avait pas de nouveaux crédits. La CTPA estime qu'un programme de réseau routier national aurait dû être en vigueur depuis des années, afin de fournir le financement nécessaire à la réfection, à la construction et à l'entretien du réseau routier national du Canada. Nous, au Canada, sommes parfois de grands parleurs et de grands argumentateurs, mais il y a des moments où nous parlons au lieu d'agir, et la CTPA estime qu'en l'occurrence les discussions ont duré beaucoup trop longtemps. La CTPA estime également que le gouvernement fédéral a la capacité financière nécessaire, dans le contexte de ses recettes actuelles, pour contribuer d'une manière appréciable à un tel programme de réseau routier national. Il n'est pas nécessaire d'imposer de nouvelles taxes aux usagers.

Notre deuxième argument concerne principalement la déréglementation et la réglementation en matière de sécurité au Canada. La CTPA est un fervent partisan de la déréglementation économique des transports au Canada. Elle appuie également les intervenants de l'industrie ainsi que les gouvernements fédéral et provinciaux dans leurs efforts pour mettre en oeuvre des règlements et des programmes en matière de sécurité. Il est cependant important de signaler que l'uniformité des règlements et l'uniformité de leur application sont des facteurs essentiels. Le gouvernement fédéral a la responsabilité d'assurer la coordination avec les divers autres paliers de gouvernement afin que des règlements uniformes en matière de sécurité soient adoptés et mis en oeuvre le plus tôt possible.

L'uniformité est importante pour assurer la conformité; il est également important de veiller à ce que les règlements en matière de sécurité ne deviennent pas des obstacles au commerce international ou interprovincial ou à la mobilité des personnes. L'uniformité de la réglementation amène aussi une plus grande uniformité dans l'application. Ce sont les deux principaux points dont nous parlons dans notre mémoire.

Je suis maintenant prêt à répondre à vos questions.

Le sénateur Roberge: Pouvez-vous me dire d'où vient votre financement?

M. Vuillemot: Notre financement vient d'une combinaison des subventions ou de l'aide financière des gouvernements provinciaux, en plus des services et des produits que nous vendons, en particulier des produits d'information, comme par exemple des brochures, des dépliants et d'autres publications.

Le sénateur Roberge: Vous parlez d'uniformité des normes. Pouvez-vous me donner un peu plus de détails? Quels obstacles nous empêchent, d'après vous, d'arriver à cette uniformité des normes?

M. Vuillemot: Au Canada, comme vous le savez, les routes et les autoroutes relèvent essentiellement de la compétence des provinces, et il y a donc dix provinces et deux territoires qui adoptent et appliquent leurs propres règlements dans tous les

Sometimes, through happenstance I would say probably more than anything else, when you go from one jurisdiction to another the regulations are reasonably similar, but in other cases they are not. They can, in certain circumstances, become barriers to trade either by means of the regulation itself or by means of the way it is enforced.

Senator Roberge: Do you feel that the federal government should enforce uniform standards across the country?

Mr. Vuillemot: I am not sure how the federal government can enforce uniform standards. I think the federal government should take a leading role in trying to bring the parties together to achieve more uniformity of the standards that we do have. I do not think that the federal government is, and I do not think that the provinces wish the federal government to be in a position to actually enforce standards, but I do think they have a coordinating role to bring people together, to encourage them. Perhaps there are other steps which the federal government might take to encourage more uniformity in standards.

Senator Bacon: Do you feel that the federal government, to follow up with what my colleague just asked, should impose some safety measures to the provinces through the conference of ministers of transport?

Mr. Vuillemot: I am not sure that "impose" is the correct word.

Senator Bacon: It is a strong word.

Mr. Vuillemot: Yes, it is a strong word.

Senator Bacon: I am sure the provinces would feel that way.

Mr. Vuillemot: I think that perhaps there needs to be some leadership shown. I think that perhaps the federal government can set standards and then try to encourage the provincial jurisdictions to meet those standards without actually making them as a regulation, so to speak.

Senator Bacon: We were told that highways are the most important item and should be the most important item on the agenda as far as safety is concerned.

Mr. Vuillemot: Yes.

Senator Bacon: You feel that way too?

Mr. Vuillemot: In Atlantic Canada, in terms of our transportation needs within the North American marketplace, whether you go to the United States or the rest of Canada, highways are our most important infrastructure. They move most of our freight, both in terms of the quantity of it by weight and also by value. They are the most important. As well, in terms of tourism and personal travel, again, it is the highway system which handles most of the traffic.

Senator Bacon: If the federal takes a leadership role, do you think the provinces would accept that?

domaines concernant le transport routier. Parfois, et c'est probablement dû au hasard plus souvent qu'autrement, lorsqu'on passe d'une province à une autre, les règlements sont raisonnablement semblables, mais dans d'autres cas ils ne le sont pas. Cela peut devenir, dans certains cas, un obstacle au commerce, soit à cause des règlements eux-mêmes, soit à cause ou de la façon dont on les applique.

Le sénateur Roberge: Pensez-vous que le gouvernement fédéral devrait appliquer des normes uniformes à l'échelle du pays?

M. Vuillemot: Je ne sais pas vraiment comment le gouvernement fédéral pourrait appliquer des normes uniformes. Je pense que le gouvernement fédéral devrait prendre l'initiative d'amener toutes les parties concernées à uniformiser davantage les normes existantes. Je ne pense pas que le gouvernement fédéral soit en mesure d'appliquer vraiment des normes, et je ne pense pas que les provinces souhaitent que le gouvernement fédéral le fasse, mais je pense qu'il a un rôle de coordination à jouer, c'est-à-dire qu'il doit rassembler les divers intervenants, les encourager à coopérer. Il y a peut-être d'autres mesures que le gouvernement fédéral pourrait prendre pour favoriser une plus grande uniformité dans les normes.

Le sénateur Bacon: Pour faire suite à ce que mon collègue vient de demander, pensez-vous que le gouvernement fédéral doit imposer certaines mesures de sécurité aux provinces dans le contexte de la conférence des ministres des Transports?

M. Vuillemot: Je ne suis pas certain que le mot «imposer» soit le bon.

Le sénateur Bacon: C'est un mot fort.

M. Vuillemot: En effet, c'est un mot fort.

Le sénateur Bacon: Je suis persuadée que les provinces penseraient ainsi.

M. Vuillemot: Je pense qu'il faut peut-être que quelqu'un prenne bien l'initiative. Le gouvernement fédéral pourrait peut-être établir des normes et essayer ensuite d'encourager les gouvernements provinciaux à respecter ces normes, sans en faire des règlements comme tels, dirais-je.

Le sénateur Bacon: On nous a dit que les routes constituent l'élément le plus important et devraient avoir la première priorité parmi les questions de sécurité à l'étude.

M. Vuillemot: Oui.

Le sénateur Bacon: Vous pensez de même?

M. Vuillemot: Dans la région de l'Atlantique, en ce qui concerne nos besoins en matière de transport vers les marchés d'Amérique du Nord, quand on se dirige vers les États-Unis et le reste du Canada, les routes représentent notre plus importante infrastructure. C'est par la route qu'on transporte la plupart de nos marchandises, que ce soit en termes de poids ou de valeur. Les routes constituent donc l'élément le plus important. En outre, sur les plans du tourisme et des déplacements personnels, c'est encore une fois le réseau routier qui est le plus fréquenté.

Le sénateur Bacon: Si le gouvernement fédéral prend l'initiative, pensez-vous que les provinces l'accepteront?

Mr. Vuillemot: Would accept leadership? That is a good question. Some of them might, all of them probably would not, and there may need to be some incentives. I am not sure that that incentive must be money, dollars. There are other ways.

Senator Bacon: What should it be?

Mr. Vuillemot: Perhaps it can be through taxation; perhaps it can be incentives through the business community through taxation, those types of things. I am not a financial expert, so I do not know the workings of how the government manages its money, probably not as well as I should I guess. The federal government can take a much stronger position in bringing the parties together and advocating the types of safety regulations that are not in place that need to be in place.

For example, in this country, when economic deregulation took place in 1988 essentially, there were a lot of organizations, including ours, that said, at the time, that if you economically deregulate the transportation sector you should concurrently have in place a safety code or safety system. Well, we are nine years from that and we still do not have a national safety code in place. Nobody has really taken the lead in trying to get that implemented?

Senator Bacon: Would you recommend our committee to send a message as far as the safety code is concerned?

Mr. Vuillemot: Yes.

Senator Adams: You had somebody here earlier, sometime in 1996, at the transport committee in the House of Commons.

Mr. Vuillemot: Yes.

Senator Adams: Are you worried about safety too or just concerned about building a highway? Why would they come here sometime in December?

Mr. Vuillemot: That particular committee was essentially concerned with trying to find options towards funding a national highway program, and that was primarily the purpose. We did appear before that committee, and did encourage them in their work. We did in fact carry almost the same message that we have carried today, that we think that within the current fiscal structure of the federal government there is the room, or the capability, to contribute significantly to a program and that the federal government must sit down with the provinces, all ten provinces and two territories, and come to an agreeable funding formula.

We understand that in 1994 there were discussions and that at that time the provinces as a group, and the territories, had essentially agreed on an acceptable formula. The federal government did not agree at that time. At that time you had ten provinces and two territories agreeing but not the federal government.

I have no idea what the formula was at the time.

M. Vuillemot: Accepteront-elles qu'il prenne l'initiative? C'est une bonne question. Certaines d'entre elles pourraient l'accepter, mais elles ne l'accepteront probablement pas toutes, et il faudra peut-être leur offrir certains encouragements. Je ne suis pas certain que cet encouragement doit être monétaire. Il y a d'autres moyens.

Le sénateur Bacon: Quels sont-ils?

M. Vuillemot: On pourrait peut-être utiliser le régime fiscal, par exemple, pour encourager les entreprises. Je ne suis pas un spécialiste des finances, de sorte que j'ignore comment le gouvernement gère son argent, du moins je ne le sais probablement pas autant que je le devrais. Le gouvernement fédéral peut adopter une position beaucoup plus ferme pour amener les parties concernées à coopérer et pour préconiser le type de règlements de sécurité qui n'existent pas et dont nous avons besoin.

Dans notre pays, par exemple, au moment de la déréglementation économique survenue en 1988, beaucoup d'organismes comme le nôtre ont alors dit que si l'on déréglementait l'aspect économique du secteur des transports, il fallait en même temps mettre en oeuvre un code ou un système de sécurité. Eh bien, neuf ans plus tard, nous n'avons toujours pas de code national de sécurité. Personne n'a vraiment pris l'initiative d'en mettre un en oeuvre.

Le sénateur Bacon: Recommanderiez-vous à notre comité d'envoyer un message concernant l'adoption d'un code de sécurité?

M. Vuillemot: Oui.

Le sénateur Adams: Vous avez déjà envoyé quelqu'un, en 1996, au Comité des transports de la Chambre des communes.

M. Vuillemot: En effet.

Le sénateur Adams: Êtes-vous préoccupés aussi par la sécurité, ou seulement par la construction d'une route? Pourquoi viendraient-ils ici en décembre?

M. Vuillemot: Ce comité essayait essentiellement de trouver des façons de financer un programme de réseau routier national, et c'était principalement son objectif. Nous avons comparu devant ce comité et nous l'avons encouragé dans ses travaux. Nous lui avons transmis essentiellement le même message que nous vous apportons aujourd'hui, c'est-à-dire qu'à notre avis, dans le contexte financier actuel, le gouvernement fédéral a la latitude nécessaire, la capacité de contribuer d'une manière appréciable à un tel programme, et il doit discuter avec les représentants des provinces, des dix provinces et des deux territoires, pour en arriver à une formule de financement acceptable.

Nous croyons savoir qu'il y a eu des discussions en 1994 et que les provinces ainsi que les territoires s'étaient alors essentiellement entendus sur une formule acceptable. Le gouvernement fédéral n'avait pas alors donné son accord. Il y avait donc dix provinces et deux territoires qui s'étaient entendus, mais le gouvernement fédéral n'avait pas donné son accord.

Je ne sais pas du tout en quoi consistait la formule choisie.

Senator Adams: You do not have a 50-50 agreement on costs for either building the highway or maintenance on the Trans-Canada Highway, do you?

Mr. Vuillemot: What we are saying is that a long-term program must be put in place. First of all, the federal government must recognize that a national highway system is a national asset and a national means of moving the population and goods from one part of this country to the other, which it does not recognize yet. It regards highways as purely a provincial responsibility and takes no recognition of fact that they are a national asset. The federal government must also recognize that we must put in place a program that will provide an ongoing mechanism for funding and maintaining that national asset for many years down the road. Most other developed countries in the world have such programs.

Senator Adams: Do you have any statistics on highway accidents in Nova Scotia like you have in Ontario, with so many trailers and wheels falling off?

Mr. Vuillemot: I do not have that those statistics at hand; the statistics are around. If you are referring specifically, for example, to the commercial trucking industry and wheel-offs, there have been, I believe, two incidents in Atlantic Canada since last fall of wheels off; certainly not to the extent that they have occurred in other places. My view on that is that I think you should look at some of the regulations that are in place and the differences between the types of equipment that are allowed on our highways versus on the highways in the jurisdictions where they are occurring, and I think you will be able to see some indications of what might be the problem; and that is that some jurisdictions allow their equipment to carry more freight, heavier weights, and therefore the equipment is subject to more stress.

Senator Adams: The Ontario government has tough new regulations now. I think they were introduced a couple of weeks ago.

Mr. Vuillemot: That is correct. And, for example, that possibly is a regulation, a safety regulation which is put in one jurisdiction which may in fact become a barrier to trade, because trade flows from, let us say, Atlantic Canada, into that province and in fact through that province to other provinces. And now that is a regulation which is in effect there, which may or may not, depending on how it is enforced and what it actually means, and I have not seen the wording of it, be a barrier to trade.

Senator Adams: What happens when someone from Nova Scotia goes through Ontario and that truck is not fit for the highway in Ontario? How do you feel about someone from Nova Scotia being fined up to \$50,000? It will not be worth shipping something to Ontario from Nova Scotia, especially food.

Mr. Vuillemot: Do not misunderstand me. First of all, I think that certainly there was a problem and the steps that Ontario has taken to address it, whether they have taken the right steps or the

Le sénateur Adams: Vous n'avez pas d'accord de partage des frais 50-50 pour la construction de la route transcanadienne ou son entretien, n'est-ce pas?

M. Vuillemot: Nous disons qu'il faut mettre en oeuvre un programme à long terme. Tout d'abord, le gouvernement fédéral doit reconnaître qu'un réseau routier national est un atout national et un moyen national de transporter la population et les produits d'une partie à l'autre du pays, ce qu'il ne reconnaît pas encore. Il considère les routes comme une responsabilité purement provinciale et ne reconnaît pas le fait qu'elles représentent un actif national. Le gouvernement fédéral doit aussi reconnaître que nous avons besoin d'un programme qui fournira un mécanisme continu de financement et d'entretien de cet actif national pendant de nombreuses années à venir. La plupart des autres pays industrialisés dans le monde ont de tels programmes.

Le sénateur Adams: Avez-vous des statistiques sur les accidents qui surviennent sur les routes de la Nouvelle-Écosse, des accidents comme ceux qu'on voit en Ontario, où de nombreux semi-remorques perdent des roues?

M. Vuillemot: Je n'ai pas ces statistiques sous la main, mais elles existent. Si vous parlez spécifiquement des camions d'entreprises commerciales qui perdent des roues, par exemple, je crois qu'il y a eu deux incidents de cette nature dans la région atlantique depuis l'automne dernier; il n'y en a certainement pas autant qu'en d'autres endroits. À mon avis, vous devriez examiner les règlements en vigueur dans les diverses provinces et les différences entre les types d'équipements qui sont permis sur nos routes par rapport à ce qui est permis sur les routes des provinces où ces accidents se produisent, et vous pourrez vous faire une idée, je pense, de l'origine du problème, c'est-à-dire que certains gouvernements permettent qu'on transporte plus de marchandises, des poids plus importants, de sorte que l'équipement est soumis à un plus grand stress.

Le sénateur Adams: Le gouvernement de l'Ontario a maintenant de nouveaux règlements sévères. Je pense qu'ils ont été adoptés il y a quelques semaines.

M. Vuillemot: C'est exact. Et un tel règlement de sécurité adopté dans une province, par exemple, pourrait devenir un obstacle au commerce interprovincial, car les marchandises sont transportées de la région atlantique, par exemple, jusque dans cette province, et même de cette province à d'autres provinces. Et l'on a maintenant ce règlement qui est en vigueur et qui pourrait devenir ou non un obstacle au commerce, selon la façon dont il est appliqué et ce qu'il signifie vraiment, mais je n'ai pas vu le libellé du règlement en question.

Le sénateur Adams: Que se passe-t-il lorsque quelqu'un va de la Nouvelle-Écosse en Ontario si son camion ne satisfait pas aux normes applicables sur les routes de l'Ontario? Que pensez-vous des cas où quelqu'un de la Nouvelle-Écosse se voit imposer une amende pouvant aller jusqu'à 50 000 \$? Il ne vaudrait pas la peine de transporter des marchandises de la Nouvelle-Écosse en Ontario, en particulier des produits alimentaires.

M. Vuillemot: Ne vous méprenez pas sur ce que j'ai dit. Premièrement, je pense qu'il y avait certainement un problème et que l'Ontario a pris des mesures pour l'éliminer, que ce soit les

wrong steps only people will know, but they needed to take steps to address it. They may have gone too far. What we have now is regulations in one jurisdiction that do not exist in other jurisdictions, and trade in this country does not follow our political boundaries, it flows back and forth across the country and north and south.

Certainly if a vehicle from Atlantic Canada is in Ontario and has one of those incidents, it is not a safe vehicle, then he should be subject to whatever penalties they have in that jurisdiction, we have no problem with that. We would like to see perhaps regulations put in place before you get into these critical situations, which is why a national safety code nine years ago might have been a preventative measure that would have avoided the situation we are in today.

Senator Roberge: We all know that governments have no money. That is not a big secret and maybe that is why nothing has happened over the course of year as you are referring. In the past couple of years some money has been put into an infrastructure program and some of the provinces, and maybe Atlantic Canada, have benefited from it. I am just curious to know what you think about, because many countries are doing that, the privatization of highways. Do you have any opinion on that?

Mr. Vuillemot: You must really define what you mean by "privatization of highway." If you are contemplating privatization of a national highway system from coast to coast in this country, I think that is a ludicrous idea. If you are talking about the type of public-private partnerships which we are undertaking in this country to construct certain individual projects, in certain individual areas, I think that that is probably a useful alternative. My own view is that over the long run, or the total life of the asset, it probably will not make much difference to the total cost. What it does is enables us to put the asset in place much quicker.

Senator Roberge: And maintain it?

Mr. Vuillemot: I will reserve judgment on the maintaining part of it. Many of the schemes that have been talked about may be applicable for certain areas, perhaps in southern Quebec, southern Ontario and B.C., where you have huge volumes of traffic, but when you get on highways in Atlantic Canada or on the prairies and Northern Ontario, places like that, you will find that it is very difficult for the volume of traffic in those areas to carry those types of costs and you will not have a private operator that will be willing to work in those areas.

The Chairman: Having followed the progress of deregulation, economic and otherwise, can you say in the judgment of the council whether there has been any adverse effect on safety as a result, director or otherwise, of deregulation?

Mr. Vuillemot: I must say that our feeling is that there has not been a link between economic deregulation of the transportation sector and any changes in the level of safety over the same period of time. I am not in fact sure that we have a less safe system now than we did at the time of deregulation. There are, and have been

bonnes ou les mauvaises mesures, on le verra, mais le gouvernement devait agir. Il a peut-être été trop loin. Le fait est qu'il y a maintenant dans une province des règlements qui n'existent pas ailleurs, et dans notre pays le commerce ne respecte pas nos frontières politiques; il se fait d'un bout à l'autre du pays, ainsi qu'entre le Nord et le Sud.

Si un véhicule de la région atlantique se trouve en Ontario et connaît un incident de cette nature, ce n'est pas un véhicule sûr, et il doit donc être assujéti aux pénalités en vigueur dans cette province, et nous n'y voyons pas d'objection. Nous aimerions cependant peut-être que des règlements soient en vigueur avant que des situations critiques comme celles-là se présentent; c'est pourquoi un code national de sécurité qui aurait été adopté il y a neuf ans aurait peut-être pu empêcher que nous nous retrouvions aujourd'hui dans une telle situation.

Le sénateur Roberge: Nous savons tous que les gouvernements n'ont pas d'argent. Ce n'est un secret pour personne et c'est peut-être pourquoi rien n'est arrivé au cours des années dont vous parlez. Ces dernières années, on a investi dans un programme d'infrastructure, et certaines provinces, y compris celles de l'Atlantique peut-être, en ont profité. Je suis curieux de savoir ce que vous en pensez, parce que plusieurs pays font la même chose, c'est-à-dire qu'ils privatisent des routes. Avez-vous une opinion à ce sujet?

M. Vuillemot: Vous devez vraiment définir ce que vous entendez par «privatiser des routes». Si vous envisagez de privatiser un réseau routier national d'un océan à l'autre, je pense que c'est une idée ridicule. Si vous parlez du type de partenariat entre le secteur privé et le secteur public que nous avons entrepris dans notre pays pour construire certains projets particuliers, dans certaines régions, je pense que c'est probablement une solution de rechange utile. À mon avis, à long terme, ou par rapport à la durée de vie totale de l'infrastructure, cela ne fera probablement pas beaucoup de différence dans le coût total. Cela nous permet tout de même de construire cette infrastructure beaucoup plus vite.

Le sénateur Roberge: Et de l'entretenir?

M. Vuillemot: Je réserve mon jugement en ce qui concerne l'entretien. Plusieurs des programmes dont on a parlé sont peut-être applicables dans certaines régions, comme le sud du Québec, le sud de l'Ontario et de la Colombie-Britannique, où le volume de circulation est énorme, mais en ce qui concerne les routes de la région atlantique ou des Prairies ou du nord de l'Ontario, vous vous rendrez compte qu'il est très difficile d'absorber des coûts de cette nature, étant donné le volume de circulation dans ces régions, et vous ne trouverez pas d'entrepreneur privé qui sera disposé à travailler dans ces régions.

Le président: Après avoir suivi les progrès de la déréglementation, économique et autre, pouvez-vous dire si, de l'avis de la commission, la déréglementation a eu des effets néfastes sur la sécurité, directement ou indirectement?

M. Vuillemot: Je dois dire qu'à notre avis il n'y a pas eu de lien entre la déréglementation économique du secteur du transport et les changements survenus dans le niveau de sécurité pendant la même période. Je ne suis même pas sûr que nous ayons un réseau moins sûr maintenant qu'au moment de la déréglementation.

over that time, many more safety regulations put in place by individual jurisdictions and by different jurisdictions, perhaps to the point where it is becoming difficult, due to the number of regulations and the complexities of the regulations, for vehicle operators to follow the regulations.

I would suggest that you get an executive of a trucking company or, more closely, a truck driver, and ask a truck driver what he must do and what he feels he can accomplish given the amount of regulations and the amount of paperwork he faces before he can drive his truck down the road, and if he in fact understands the regulations that he is trying to follow. I would suggest that it is very difficult.

The Chairman: Are you familiar with the practice in Ontario carried out by the highway police in that province?

Mr. Vuillemot: I am aware they have an inspection program. I am not familiar with it, no.

The Chairman: You are not familiar with it?

Mr. Vuillemot: No.

The Chairman: You have not looked at it sufficiently enough to develop an opinion as to whether or not it is something we perhaps should not do here in the Atlantic provinces, for example?

Mr. Vuillemot: In the Atlantic provinces, all the jurisdictions have inspection programs for vehicles. They do inspections at check stations and they have mobile inspectors that can stop and inspect a vehicle at any time. I do not know whether the intensity of it is different and whether the actual inspection they do is different from that in Ontario or not, but we do have inspection programs and inspectors here. We have vehicle safety inspections, and so on and so forth, where the vehicles must be certified a certain number of times a year.

The Chairman: Is that similar to the practice of car safety standards; you must have your car safety checked?

Mr. Vuillemot: Similar, except they are more rigorous for commercial vehicles.

The Chairman: But it is not vigorous presence on New Brunswick highways, for example.

Mr. Vuillemot: I think you would find that for some considerable time it has been the opinion of vehicle operators that New Brunswick is the province in which they face the stiffest inspections. No matter whether they are coming from Nova Scotia or Prince Edward Island or Newfoundland, they understand that when they get to New Brunswick, at the inspection stations or by the roving inspectors, they face a pretty strict regime.

The Chairman: Perhaps it is time we had some uniformity with that?

Mr. Vuillemot: There are some problems that way. Of course, the other thing is that there are a large number of vehicles on the

Depuis ce temps, certains gouvernements ont adopté plusieurs autres règlements de sécurité qui diffèrent d'une province à l'autre, peut-être au point où il devient difficile aux conducteurs de véhicules de respecter les règlements, étant donné leur nombre et leur complexité.

Je vous invite à interroger un dirigeant de compagnie de camionnage ou, mieux encore, un camionneur; allez donc demander à un camionneur ce qu'il doit faire et ce qu'il estime pouvoir faire, compte tenu de la quantité de règlements et de toute la paperasse qu'il doit remplir avant de pouvoir conduire son camion, et s'il comprend vraiment tous les règlements qu'il s'efforce de respecter. À mon avis, c'est très difficile.

Le président: Connaissez-vous la pratique de la police routière de l'Ontario?

M. Vuillemot: Je sais qu'ils ont là-bas un programme d'inspection. Je ne le connais pas vraiment bien, non.

Le président: Vous ne le connaissez pas bien?

M. Vuillemot: Non.

Le président: Vous ne l'avez pas examiné suffisamment pour avoir une opinion, à savoir s'il y aurait peut-être lieu de faire la même chose ici, dans les provinces de l'Atlantique?

M. Vuillemot: Dans la région de l'Atlantique, toutes les provinces ont des programmes d'inspection des véhicules. On fait l'inspection des véhicules dans des stations prévues à cet effet, et il y a aussi des inspecteurs qui se déplacent et qui peuvent interpellier et inspecter un véhicule en tout temps. J'ignore si c'est différent pour ce qui est de l'intensité et si l'inspection elle-même est différente de celle que l'on fait en Ontario, mais nous avons bel et bien des programmes d'inspection ici. Nous faisons l'inspection des véhicules pour en garantir la sécurité, et cetera, et les véhicules doivent être certifiés un certain nombre de fois par année.

Le président: Est-ce que cela ressemble au programme en vigueur pour la sécurité des voitures? Il faut faire vérifier sa voiture pour garantir qu'elle est conforme aux normes de sécurité?

M. Vuillemot: C'est semblable, mais c'est plus rigoureux pour les véhicules commerciaux.

Le président: Mais il n'y a pas une présence énergique sur les routes du Nouveau-Brunswick, par exemple.

M. Vuillemot: Vous constaterez, je pense, que depuis pas mal de temps les exploitants de véhicules sont d'avis que le Nouveau-Brunswick est la province où les inspections sont les plus sévères. Les gens qui viennent de la Nouvelle-Écosse, de l'Île-du-Prince-Édouard ou de Terre-Neuve savent qu'en arrivant au Nouveau-Brunswick ils peuvent s'attendre à un régime assez sévère, que ce soit dans les stations d'inspection ou de la part des inspecteurs itinérants.

Le président: Peut-être le temps est-il venu d'assurer l'uniformité en s'inspirant de ce modèle?

M. Vuillemot: Cela pose quelques problèmes. Bien sûr, il y a énormément de véhicules sur les routes, et je ne saurais vous dire

road and whether they all get inspected or not, or what the percentage is, I cannot tell you, but I am sure it is not 100 per cent.

The Chairman: Coming back to this question of how you get on with funding of both new highway programs and maintenance programs, we have been toying with the idea of inviting the government to consider turning back to the system itself, transnational system, significant highways, somewhere between a cent and a half and two cents for renewal and maintenance, and an equal amount, perhaps slightly ahead, for new construction into the foreseeable future, taking it straight out of the tax and dividing it up. We have a discrepancy now in taxation from one province to the other that makes it a little difficult for operators and the provincial authorities to institute individual programs. Would you care to comment on that?

Mr. Vuillemot: Yes, I would like to comment on that. We think that that is probably a step in the right direction, in that the federal government takes out of the system now, I guess depending on the source you look at, anywhere between a little over \$3 billion a year and up to \$5 billion in taxes directly out of the system and that they return very little of that to the system for infrastructure, perhaps in the range of 5 to 10 per cent, depending on which figure you take as the figure being taken out. We certainly think there is some room there.

We also think that in transportation in recent years the federal government has withdrawn from a substantial number of other programs. They are withdrawing from financial responsibility in regards to airports, air navigation, seaports, a number of subsidy programs right across this country. They have created a substantial amount of fiscal room, if you like. Now, granted, some of that is going for deficit reduction, and so on, as it should be, but we think there is room in there for them to return a portion of it. Whether the amount should be a cent and a half or two cents, I cannot comment, but we think that there is room and that the federal government should return a portion to a long-term funding formula for a national highway system.

The Chairman: In terms of the rail beds in your area of concern, and perhaps west of Montreal and back, are they safe, are they relatively safe, or are they very safe?

Mr. Vuillemot: As to the rail beds, I cannot comment. The railways have been privatized in this country and the railways own their own structures. We have not had, I do not believe, in Atlantic Canada this winter to date any serious derailments. I am not aware of any this year. We have had from time to time. That would indicate to me, and all indications are from the companies that are operating, that their infrastructure is in good shape. The users of the service are not experiencing any problems with delays or that sort of thing, so that would indicate that the system in Atlantic Canada appears to be in reasonably good shape.

quel pourcentage subit une inspection, mais je suis sûr que ce n'est pas 100 p. 100.

Le président: J'en reviens à cette question de savoir comment assurer le financement de la construction de nouvelles routes et des programmes d'entretien des routes. Nous avons vaguement envisagé d'inviter le gouvernement à réinjecter dans le système lui-même, je veux dire le réseau national, les routes importantes, environ 1,5c. ou 2c. pour assurer le renouvellement et l'entretien du réseau, et une somme égale, peut-être légèrement plus élevée, pour la construction de nouvelles routes dans un avenir prévisible, cet argent étant tiré directement de la taxe et divisé en diverses parts. Il y a actuellement des écarts dans la fiscalité d'une province à l'autre qui rendent difficile pour les exploitants et les autorités provinciales d'établir des programmes individualisés. Avez-vous une opinion là-dessus?

M. Vuillemot: Oui, j'ai quelque chose à dire à ce sujet. Nous croyons que c'est un pas dans la bonne direction, en ce sens que le gouvernement fédéral puise actuellement dans le système entre un peu plus de 3 milliards et 5 milliards de dollars par année, selon la source des données, directement en taxes applicables au réseau routier, mais le gouvernement réinjecte très peu de cet argent dans l'infrastructure, peut-être de 5 à 10 p. 100, encore une fois selon les chiffres. Nous croyons assurément qu'il y a des possibilités de ce côté-là.

Nous croyons aussi que ces dernières années le gouvernement fédéral s'est retiré d'un nombre considérable d'autres programmes dans le domaine des transports. Il se déleste de ses responsabilités financières à l'égard des aéroports, de la navigation aérienne, des ports de mer, d'un bon nombre de programmes de subventions d'un bout à l'autre du pays. Ce retrait a créé une sorte de marge de manoeuvre financière assez considérable. Maintenant, je reconnais que cet argent sert en partie à réduire le déficit, ce qui est légitime, mais nous croyons qu'il y a de la place pour un certain réinvestissement. Quant à savoir si le montant ainsi réinjecté devrait être d'un sou et demi ou deux sous, je ne saurais le dire, mais nous sommes convaincus qu'il y a de la marge et que le gouvernement fédéral devrait réinvestir une partie de cet argent dans le cadre d'une formule de financement à long terme pour un réseau routier national.

Le président: Pour ce qui est des emprises ferroviaires dans votre domaine de préoccupation, et peut-être à l'ouest de Montréal, les voies ferrées sont-elles sûres, relativement sûres ou très sûres?

M. Vuillemot: Pour ce qui est des emprises ferroviaires, je ne saurais dire. Les chemins de fer ont été privatisés au Canada, et les compagnies de chemins de fer ont leurs propres structures. Je crois que cet hiver nous n'avons pas encore eu le moindre déraillement grave dans la région de l'Atlantique. Que je sache, il n'y en a pas eu cette année. Nous en avons eu de temps à autre. J'en conclus, et c'est ce qu'indiquent toutes les compagnies de ce secteur, que leur infrastructure est en bon état. Les usagers du service ne connaissent pas de problèmes de retard ou autres, ce qui indique que le réseau du Canada atlantique semble raisonnablement en bon état.

When you talk about safety, there is more to safety than just the condition of the infrastructure and the condition of the roadbed. There is the mechanical condition of the equipment that goes over it, there is the training of the employees and the regulatory system and whether the employees understand that system and follow that system. It is a whole mix of things. The infrastructure is only one component.

Senator Bacon: You seem to be satisfied with the regulations presently covering the transportation of dangerous goods. Is that because you have experienced safety problems before in Atlantic Canada?

Mr. Vuillemot: In terms of transportation of dangerous goods, no, we have not really experienced any safety problems with transportation of dangerous goods in Atlantic Canada. That is not to say we have not had incidents here and there. We generally have not experienced a problem with it. The regulations that were put in place by Transport Canada in the mid- to late 1980s, originally, and even to date, are very complex and difficult to interpret and understand. Transport Canada does have a good program to help shippers and carriers interpret and make sure they are working with them. There is currently a lot of activity to simplify those and to make them easier to understand and easier to follow, and that is a step in the right direction. Sometimes these regulations are written in such a language that they are difficult to understand and are overly complicated.

Senator Bacon: Would you recommend more changes, more regulations?

Mr. Vuillemot: I would never recommend more regulations. I would recommend that in those instances where there are problems, and where regulations are needed to resolve those problems, then regulations are required and should be put in place. In many instances I think regulations are perhaps put in place before the situation has had a chance to be resolved by the parties involved, and in those instances perhaps there is a tendency to go a little bit overboard.

Senator Roberge: Now that the railways have privatized, there are short-line operators now — as well, there are short-line operators in this area — have you made any analysis and studies on the safety and security concern about the short-line operators versus the way it was previously?

Mr. Vuillemot: Not in terms of safety, no, we have not.

Senator Roberge: You have no comments to make on that or any worries?

Mr. Vuillemot: We have had short-line operators operating for a number of years here and the Atlantic Provinces Transportation Commission was involved in that process and was fully supportive of that at the time, and our experience with them is that they have been good operators. They have provided a good service to their customers and we are not aware that there are coming from the employee groups in those organizations many concerns of safety.

Quand on parle de sécurité, il y a plus en cause que l'état de l'infrastructure et de l'assiette de la route. Il y a aussi l'état mécanique de l'équipement qui emprunte la voie en question, il y a aussi la formation des employés et le système de réglementation et la question de savoir si les employés comprennent ce système et respectent les règlements. C'est une foule de choses. L'infrastructure n'est qu'un élément.

Le sénateur Bacon: Vous semblez satisfaits du règlement qui s'applique actuellement au transport des matières dangereuses. Est-ce parce que vous avez connu des problèmes de sécurité auparavant dans la région de l'Atlantique?

M. Vuillemot: Pour ce qui est du transport des matières dangereuses, non, nous n'avons pas vraiment éprouvé de problèmes de sécurité à ce chapitre au Canada atlantique. Cela ne veut pas dire que nous n'avons pas eu des incidents isolés. En général, nous n'avons pas eu de problèmes de ce côté-là. Les règlements qui ont été établis par Transports Canada vers le milieu ou la fin des années 80 étaient au départ et demeurent à ce jour très complexes et difficiles à comprendre et à interpréter. Transports Canada a un bon programme pour aider les expéditeurs et les transporteurs à interpréter les règlements; le ministère travaille de concert avec eux. Actuellement, il y a beaucoup d'activités visant à simplifier ces règlements et à les rendre plus faciles à comprendre et à observer, et c'est un pas dans la bonne direction. Parfois, les règlements sont rédigés de telle manière qu'ils sont difficiles à comprendre et exagérément compliqués.

Le sénateur Bacon: Recommanderiez-vous d'autres changements, des règlements supplémentaires?

M. Vuillemot: Il n'est pas question que je demande de réglementer davantage. J'en ferais la recommandation s'il y avait des problèmes et si des règlements étaient nécessaires pour les résoudre; à ce moment-là, il faut réglementer. Bien souvent, je crois que les règlements sont mis en place avant que les parties en cause aient eu la chance de régler le problème, et, dans ces cas-là, on a tendance à exagérer quelque peu.

Le sénateur Roberge: Maintenant que les chemins de fer ont été privatisés et que nous avons des exploitants de lignes sur courtes distances, avez-vous fait les analyses et des études sur la sécurité des lignes sur courtes distances en comparaison de la situation antérieure?

M. Vuillemot: Non, pas au sujet de la sécurité; nous n'en avons pas fait.

Le sénateur Roberge: Vous n'avez aucun commentaire à faire là-dessus, aucune inquiétude?

M. Vuillemot: Nous avons des lignes sur courtes distances en exploitation ici depuis un certain nombre d'années, et la Commission des transports des provinces de l'Atlantique appuyait sans réserve la création de ces lignes et a été partie prenante au processus, et selon notre expérience à cet égard les exploitants sont satisfaisants. Ils ont offert un bon service à leurs clients, et, à notre connaissance, les groupes d'employés de ces organisations ne signalent pas beaucoup de problèmes de sécurité.

Now, having said that, I do realize that in one particular operator's case there were some incidents in the last year. That is the operator in New Brunswick. However, I believe most of those issues were addressed by the employees and the management themselves; as well, the provincial government was involved.

Senator Roberge: You have talked to us mainly on a few items in your brief. We have talked about short-line, we have talked about different modes of transportation: Do you have any other concerns that you would like to raise with us?

Mr. Vuillemot: In terms of the safety area, as I said, the Atlantic Provinces Transportation Commission has not been involved directly in that area in the past and we do not foresee being directly involved. The operators and the developers and builders of the infrastructure on that are in a much better position than we are to analyze these things. Our main concern is that any regulations that are put in place should be uniform across the jurisdictions.

They should be uniform for a number of reasons. One is for an understanding of them so that the people that must live by them can understand them and know what is involved when they go from one part of this country or one part of this continent to another. It also helps enforcement of them if they are relatively uniform, and it also is a less costly system if they are uniform, for everybody concerned. It is less costly for the government to administer, it is less costly for the people that are trying to live with them and abide by them. For those reasons we are very much in favour of uniformity of regulation.

We also are concerned, because transportation is a service industry and the operators in that industry are trying to meet commitments to their customer, that there be some balance and that they have an adequate opportunity for input; that we do not put in place such a strict regime of regulations that it hinders our ability to trade or to move people or to compete with other parts of North America, or the world for that matter, as we are living now primarily in a global economy.

Senator Adams: You mentioned a couple of times that you would like to see more standardization. We meet some of the Transport Canada people in Ottawa, who I think mostly approve of a Canadian standard. It sounds like you are concerned mostly with cars and semi-tractor trailers. What standards are you looking for?

Mr. Vuillemot: There are a number of different levels of regulation of course. First of all, you have mechanical standards, which deal with the vehicle itself and the mechanics of the vehicle. You also can have standards for the way those vehicles are used and what is put on them in terms of weight and dimensions, et cetera, and how it is fastened and held on. You also can have standards for the operators, to make sure that they are all at a certain level of competency, for example. However, in regard to highway transport, highway transport is the responsibility of the provinces.

Cela dit, je sais que dans le cas d'un exploitant en particulier on a signalé des incidents l'année dernière. C'était au Nouveau-Brunswick. Je crois toutefois que la plupart des problèmes ont été réglés par les employés et la direction; le gouvernement provincial s'en est mêlé également.

Le sénateur Roberge: Vous nous avez parlé principalement de quelques points de votre mémoire. Nous avons parlé des lignes sur courtes distances, nous avons parlé de différents modes de transport. Avez-vous d'autres préoccupations que vous voudriez soulever?

M. Vuillemot: Au sujet de la sécurité, je le répète, la Commission des transports des provinces de l'Atlantique ne s'est pas mêlée directement de cette question dans le passé, et nous ne prévoyons pas qu'elle le fera. Les exploitants, les promoteurs et les constructeurs de l'infrastructure sont beaucoup mieux placés que nous pour analyser tout cela. Notre principale préoccupation, c'est que les règlements qui seraient éventuellement mis en place devraient être uniformes d'une province à l'autre.

Il faut qu'il y ait uniformité pour un certain nombre de raisons. D'abord, pour en assurer la compréhension, afin que les gens qui doivent les respecter les comprennent et sachent à quoi s'attendre quand ils passent d'une partie à l'autre du pays ou du continent. S'ils sont relativement uniformes cela aide également à en assurer la mise en application, et cela rend aussi le système un peu moins coûteux pour tous les intéressés. C'est moins coûteux à administrer pour le gouvernement, c'est moins coûteux pour les gens qui essaient de les respecter. Pour toutes ces raisons, nous sommes tout à fait en faveur d'une réglementation uniforme.

Nous sommes également préoccupés parce que le transport est un secteur de service et que les entrepreneurs de ce secteur s'efforcent de répondre aux exigences de leurs clients, par un souci d'équilibre et de possibilité d'intervention; il faut faire attention de ne pas mettre en place un régime de réglementation sévère qui fera obstacle aux échanges commerciaux, aux déplacements des voyageurs, et qui nous empêchera de concurrencer les autres régions de l'Amérique du Nord, ou même du monde, puisque nous vivons maintenant dans une économie mondialisée.

Le sénateur Adams: Vous avez dit plusieurs fois que vous aimeriez avoir une plus grande uniformité. Nous allons rencontrer des représentants de Transports Canada à Ottawa, et je crois que pour l'essentiel ils sont en faveur d'une norme canadienne. Il semble que ce qui vous préoccupe surtout, ce sont les voitures et les camions semi-remorques. Quelles normes envisagez-vous?

M. Vuillemot: Il y a bien sûr un certain nombre de niveaux de réglementation. D'abord, il y a les normes mécaniques visant le véhicule lui-même et ses caractéristiques mécaniques. Il faut aussi des normes pour la façon dont on utilise ces véhicules, le chargement, en poids et en dimensions, et cetera, la façon dont il est attaché et tenu en place. On peut aussi avoir des normes applicables aux exploitants, pour s'assurer qu'ils ont un certain niveau de compétence, par exemple. Toutefois, le transport routier est de compétence provinciale.

The federal government, and quite rightly so in my opinion, leaves most of the regulatory regime in regard to the operation and safety standards of vehicles to the provinces. However, we think the federal government does have a role to play in coordinating and suggesting appropriate levels of regulation or appropriate individual safety standards; for example, whether a vehicle can have 100,000 pounds of freight on it or not. That is just a number I pulled out of the air, it does not mean I think it should have. They can do things like that, and suggest standards; they can suggest standards for driving training, how that should be uniform across the country. They should set standards for equipment; whether they must have certain types of brakes or certain safety features built into the mechanics of the vehicle. They can set standards for that and then take steps to encourage the provinces to follow them.

What we have now, for example, in a lot of areas, particularly in the operational field — and I can give you a quick example here. If you are hauling certain large loads in New Brunswick that are perhaps a little wider or a little longer than your standard vehicle length, you can only haul them in daytime hours. On the other hand, in Nova Scotia you can only haul those same loads during night-time hours. Now why do you have two jurisdictions side by side, essentially dealing with the same product, it can be same load, having a different view of it? Why is that?

For example, in Nova Scotia, a vehicle that is hauling an extra-long or an extra-wide load displays on the front a sign which has red and white stripes and the letter D on it, meaning dimensional load. When the vehicle does not have a load on it, it must take the sign off. In New Brunswick, the vehicle displays the sign whether or not it has a load on it. Those are the types of things I am referring to.

Senator Adams: The U.S. has better standards than Canada. In Canada, you can have up to 130,000 pounds of payload for those semi-trailers and in the States they allow only 80,000 pounds of payload. With respect to regulations for drivers, in the States they have a 10-hour limit on driving, whereas in Canada it is 13 hours. I think the fact that we have more traffic accidents on our highways is that we have bigger loads and the drivers drive for longer hours.

Mr. Vuillemot: I will not say that the standards are any better or any worse in Canada or in the U.S.; they have different standards for different things. In some states in the United States you are allowed to haul much more weight on the state highways than we are here in Canada. You are allowed to haul triple trailers in some states; you cannot in others. Again, it comes down to an individual jurisdictional thing.

In terms of the weight limits and how much you are allowed to put on and the hours of driving, I think those are probably much better answered by people who operate the vehicles. There was a study just released that was an international study done on driver fatigue, and I believe that one of the conclusions of that study was

Le gouvernement fédéral, à juste titre à mon avis, s'en remet essentiellement aux provinces pour réglementer l'exploitation et la sécurité des véhicules. Nous croyons toutefois que le gouvernement fédéral a un rôle à jouer pour ce qui est de coordonner et de proposer des niveaux appropriés de réglementation ou des normes de sécurité précises; par exemple, tel véhicule peut-il transporter 100 000 livres de fret. C'est simplement un chiffre que je lance au hasard. Cela ne veut pas dire que je suis en faveur d'une telle norme. On pourrait faire des choses semblables et suggérer des normes; les autorités fédérales peuvent suggérer des normes pour la formation des camionneurs, afin d'uniformiser tout cela d'un bout à l'autre du pays. Elles pourraient établir des normes pour le matériel, stipuler que les camions doivent être munis de certains types de freins ou de certaines caractéristiques de sécurité. On pourrait établir des normes à cet égard et ensuite prendre des mesures pour encourager les provinces à les mettre en pratique.

La situation actuelle, c'est que nous avons une foule de domaines, particulièrement sur le plan opérationnel. Je pourrais vous donner rapidement un exemple. Si vous transportez au Nouveau-Brunswick un chargement qui est peut-être un peu plus large ou un peu plus long que les dimensions standards des véhicules, vous ne pouvez le faire que pendant la journée. Par contre, en Nouvelle-Écosse, vous ne pouvez transporter le même chargement que pendant la nuit. Alors, pourquoi a-t-on deux territoires limitrophes qui adoptent un règlement différent pour le même produit, le même chargement? Pourquoi?

Par exemple, en Nouvelle-Écosse, un véhicule qui transporte une charge extra-longue ou extra-large doit afficher à l'avant un panneau indicateur rayé de rouge et de blanc, avec la lettre D, signifiant «dimensions exceptionnelles». Si le véhicule ne transporte aucune charge, il faut enlever ce panneau. Au Nouveau-Brunswick, l'enseigne doit être apposée sur le véhicule, peu importe qu'il transporte ou non une charge. Voilà ce que je veux dire.

Le sénateur Adams: Les États-Unis ont de meilleures normes que le Canada. Au Canada, on autorise jusqu'à 130 000 livres de charge utile pour les semi-remorques, tandis qu'aux États-Unis on permet seulement 80 000 livres. Quant aux règlements applicables aux camionneurs, aux États-Unis on limite la conduite à 10 heures d'affilée, tandis qu'au Canada c'est 13 heures. Je pense que si nous avons davantage d'accidents de la circulation sur nos routes, c'est parce que nous avons des charges plus lourdes et parce que les camionneurs conduisent plus longtemps.

M. Vuillemot: Je ne suis pas prêt à dire que les normes sont meilleures ou pires au Canada ou aux États-Unis; les normes sont différentes à divers égards. Dans certains États américains, on a le droit de transporter sur les routes des charges beaucoup plus lourdes que ce que l'on permet au Canada. Dans certains États, on peut tirer trois remorques; dans d'autres États, c'est interdit. Je le répète, cela varie d'un territoire à l'autre.

Pour ce qui est des limites de poids et du nombre d'heures de conduite, je crois que les exploitants de véhicules sont probablement beaucoup mieux placés pour répondre à cela. On vient de publier d'une étude internationale sur la fatigue des conducteurs, et je crois que l'une des conclusions de l'étude, c'est

that there was not a lot to choose between the American hours of service and the Canadian ones, that that was not what influenced how tired a driver was in any case.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Vuillemot.

We are now very honoured to have with us Captain John Hughes. He is a sailor and brings to this table one of those rare histories in sailing that has stood both he and the community well.

Mr. John Hughes, Port Manager, Secunda Marine Services Limited: I would like to read a brief statement.

My position as Port Manager for Secunda Marine Services Limited is one I have only recently taken up, after a 20-year career as a seagoing officer, including service since 1985 as master on a variety of vessels under the Canadian, British, Bahamian and Barbadian flags. I have been asked to speak here today on behalf of Mr. Alfred Smithers, President of Secunda Marine.

I would first like to touch briefly on some of those issues which have been raised during previous sittings of this committee. First, with reference to reduction in the number of floating aids to navigation, we have no argument with this and in fact do not see this as an impediment to safe navigation, being more than compensated for by advancement in technology available to the modern navigator.

The same is true with respect to the phasing out of manned lighthouses. I know this was an issue with various organizations on the West Coast, but I think our conditions here differ somewhat.

We are also satisfied with the present system of Port State Control, and we support the effort that Transport Canada has made in enforcing this important memorandum, one designed to ensure a level playing field for international ship operators and to ensure the safety of all seafarers and the protection of the environment.

However, I think a comment made by Mr. Jim Murray of FedNav concerning the apparent lack of operational experience backing up some port state inspections carried out in Canada, and his answer to the problem being to provide better training and on-the-job experience for inspectors, leads me into a discussion of what I consider will be the biggest challenge facing the shipping industry in the decade ahead, namely, provision of experienced personnel in sufficient numbers to meet the demands of both government and industry.

The traditional route for a person entering the marine field has been to embark on a career at sea in the position of a cadet, and through a system incorporating experience provided by the shipowner, shore training provided by marine colleges, and examinations provided by the government, to advance to a senior position aboard ship as master or chief engineer. After some period in one of these senior positions, an individual might then, and only then, move laterally into government employment as a ship surveyor, examiner of masters and mates, a port state inspector, transportation safety board inspector, pollution officer, or into other facets of the industry as a marine pilot, cargo

qu'il n'y a aucun avantage ou inconvénient appréciable quant aux heures de conduite aux États-Unis ou au Canada, que ce n'est pas un facteur qui influe sur la fatigue du conducteur.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Vuillemot.

Nous avons maintenant l'honneur d'accueillir le capitaine John Hughes. Il est marin et il possède un bagage rare dans le domaine de la navigation, une expérience dont lui-même et la collectivité peuvent être fiers.

M. John Hughes, directeur de port, Secunda Marine Services Limited: Je voudrais lire une brève déclaration.

Ce n'est que récemment que j'ai accepté le poste de directeur de port chez Secunda Marine Services Limited, après une carrière de 20 ans comme capitaine au long cours, y compris, depuis 1985, comme commandant de divers navires battant pavillon canadien, britannique, bahamien et barbadien. On m'a demandé de prendre la parole aujourd'hui au nom de M. Alfred Smithers, président de Secunda Marine.

Je voudrais d'abord aborder brièvement certaines questions qui ont été soulevées au cours des séances précédentes du comité. Premièrement, au sujet de la réduction du nombre d'aides flottantes à la navigation, nous n'avons aucune objection à cela et nous n'y voyons pas un obstacle à la sécurité de la navigation, puisque c'est plus que compensé par l'avancement de techniques qui sont à la disposition du navigateur moderne.

C'est également vrai dans le cas de l'élimination graduelle des phares habités. Je sais que diverses organisations de la côte ouest se sont opposées à cette mesure, mais je crois qu'ici la situation est quelque peu différente.

Nous sommes également satisfaits de l'actuel système de contrôle des navires par l'État du port et nous appuyons les efforts déployés par Transports Canada pour mettre en oeuvre cet important accord visant à faire respecter les mêmes règles par tous les exploitants de navires et à veiller à la sécurité de tous les marins et à la protection de l'environnement.

Un commentaire formulé par M. Jim Murray, de FedNav, au sujet du manque d'expérience pratique de certains responsables des inspections par l'État du port effectuées au Canada, ainsi que la solution qu'il proposait au problème, soit une meilleure formation et davantage d'expérience pratique pour les inspecteurs, m'amène dans une discussion sur ce qui sera à mon avis le plus grand défi de l'industrie maritime pour la prochaine décennie, c'est-à-dire la formation d'un personnel expérimenté, en nombre suffisant pour répondre à la demande du gouvernement et de l'industrie.

Traditionnellement, pour entreprendre une carrière dans le domaine maritime, il faut d'abord être élève officier, puis au fil du temps acquérir de l'expérience chez un armateur, une formation sur la terre ferme dans une école de marine, passer des examens gouvernementaux et avancer ainsi jusqu'à des postes supérieurs sur un navire, comme capitaine ou chef mécanicien. Ce n'est qu'après avoir occupé ces postes supérieurs pendant une certaine période qu'on peut profiter d'une mutation latérale pour travailler au gouvernement comme inspecteur de navires, examinateur de capitaines et de lieutenants, inspecteur pour l'État du port, inspecteur du Bureau de la sécurité des transports, agent de

surveyor, instructor at a nautical college, insurance surveyor, marine superintendent, et cetera. This process would normally take some 15 years.

I think there would be no argument that there will continue to exist a need for Canada to provide the required expertise to monitor, inspect and pilot vessels entering Canadian waters to ensure the safety and security of shipping within our jurisdiction. The question we face as an industry is where will this pool of manpower come from.

As a diversified Canadian shipowner, we have endeavoured to man our vessels with Canadian officers in order to be able to meet our projected needs for manning in the future, regardless of the flag of the vessel. This is also due to the fact that under the present SCTW Convention, we can still not be assured of the quality of certificates of competency issued by other nations.

With the coming into being of SCTW-95, two things are likely to change. First, the cost of the Canadian officer will increase with the additional training requirements; second, the proposed "White List" of complying states as monitored by IMO will give greater assurance of quality. Coupled with the reduction in government funding for adult education as of September '96, this is likely to price the Canadian officer out of the world market when compared to officers from other developed countries where a system of tax relief has been implemented, whereby companies can reduce gross salaries without an officer taking a reduction in net pay, and when compared to officers from developing nations where salary expectations or requirements are lower.

These factors may combine in the near future to effectively close the last opportunities available for Canadians to obtain practical experience in the marine field at the higher levels, experience necessary in order to provide the future experts who will be responsible for the monitoring of safety in the shipping industry in Canada.

Mr. Chairman, that is just a brief statement that I prepared and I am happy to field any questions you may have.

Senator Roberge: You say you have no argument with respect to the phasing out of manned lighthouses. There is a substantial amount of flak about that on the West Coast. Maybe it is because they have more pleasure craft than here. Could you give us a reason why you are of this opinion?

Mr. Hughes: I do not have any on-hands experience on the West Coast, but I believe the nature of traffic out there is more of a coastal nature. The shipping on the east coast of Canada tends to be a little more broad ranging, in terms of the size of the ships and the experience of the officers. The geography of the coast is also slightly different. I believe that ships navigating on the East Coast of Canada are much less reliant on what I would call inshore aids to navigation and perhaps are more familiar with some of the more modern equipment that is available on ships today.

contrôle de la pollution, ou dans d'autres secteurs, comme pilote, surveillant de cargo, formateur dans une école de marine, expert en assurances, capitaine d'armement, et cetera. On franchit normalement ces étapes en une quinzaine d'années.

Il ne fait aucun doute pour moi que nous aurons toujours besoin au Canada de personnel compétent pour surveiller, inspecter et piloter les navires naviguant dans nos eaux, afin de garantir la sécurité du trafic maritime sur notre territoire. En tant qu'industrie nous devons nous demander d'où viendront ces ressources.

En tant qu'armateur canadien ayant des activités diversifiées nous nous sommes efforcés de placer sur nos bateaux des officiers canadiens afin d'être en mesure de répondre aux besoins futurs en personnel, quel que soit le pavillon du navire. Il faut dire aussi qu'en vertu de la convention actuelle sur la norme SCTW, nous ne pouvons être assurés de la qualité des certificats de compétence délivrés par d'autres pays.

Avec l'avènement de la norme SCTW-95, deux changements sont probables. D'abord, les officiers canadiens coûteront plus cher à cause des exigences de formation supplémentaires; ensuite, la «liste blanche» proposée pour les États qui se conforment à la convention, contrôlée par l'OMI, nous donnera une meilleure garantie de qualité. Ajoutons à cela la réduction du financement gouvernemental de l'enseignement aux adultes de septembre dernier, et on obtient des officiers canadiens qui coûteront si cher qu'ils ne pourront s'insérer dans le marché, si on les compare avec ceux des autres pays industrialisés où des dégrèvements fiscaux ont été accordés, grâce auxquels les sociétés peuvent réduire le salaire brut, sans réduire le salaire net des officiers, et si on les compare avec ceux des pays en développement où les exigences et les attentes quant aux salaires sont inférieures.

Ces facteurs pourraient très bientôt s'associer pour fermer les portes aux Canadiens qui veulent obtenir une expérience pratique des niveaux supérieurs de la marine, une expérience essentielle pour former les futurs spécialistes chargés de la surveillance de la sécurité de l'industrie du transport maritime au Canada.

Monsieur le président, c'était là mon bref exposé, et je répondrai maintenant volontiers à toutes vos questions.

Le sénateur Roberge: Vous dites n'avoir aucune objection par rapport à l'élimination graduelle des phares habités. On en a fait tout un plat sur la côte ouest. C'est peut-être parce qu'il y a là davantage de navigation de plaisance qu'ici. Pourriez-vous nous expliquer votre position?

M. Hughes: Je n'ai pas d'expérience pratique personnelle de la côte ouest, mais je crois qu'il y a là-bas davantage de navigation côtière. Dans l'Est, le transport maritime est plus diversifié quant à la taille des navires et à l'expérience des officiers. La géographie de notre côte est aussi légèrement différente. Je crois que les navires longeant la côte du Canada dépendent beaucoup moins de ce que j'appellerais les aides à la navigation côtière parce que nous connaissons davantage le matériel moderne dont sont équipés les navires aujourd'hui.

Senator Roberge: Would you go then as far as thinking that down the road, for example, that pilots might not be necessary in certain parts of the Eastern region of Canada, the St. Lawrence River or other parts like that because of new technology?

Mr. Hughes: No, I would not support that view. There is a slight difference in my experience. Pilotage is the provision of local knowledge and is provided normally to foreign ships or larger vessels that may not have particular experience in certain waters. Floating aids, or fixed aids, lighthouses, provide a service. They provide a weather service; they provide a position fixing service. As well, I think that advances in GPS, DGPS, VTS, this type of thing, along with the improvements in radar, have almost negated the role of the fixed light as an aid to navigation.

I think it would be fair to say, in my experience on this coast and worldwide, that they are really not put to the type of use that was intended when they were put into service some decades ago.

Senator Roberge: Should there be procedures to identify some ships, for example, which are not safe? Can you comment on the procedures and the safety in general?

Mr. Hughes: I think the procedures are in place to identify those ships which are coming into Canadian waters at the present time which are not safe. As I indicated, we are quite satisfied with the steps that the port state inspections have made in that regard. The SCTW has addressed a lot of the concerns with the levels of training and certification of the officers on these ships. What I see as the problem in the manning levels is the time delay between when individuals begin a career at sea and the amount of time that is required before they are of a calibre that they would become, themselves, for example, good port state inspectors. With the declining numbers of seafarers — and this is not just a Canadian problem, this is very definitely a worldwide problem — I foresee that we need to look at where we will get the experience in the next decade.

Senator Roberge: What would you recommend to this committee that we could take back and maybe make a committee recommendation down the road?

Mr. Hughes: I think it is a big issue; since I have been involved in the industry it has been a topic of discussion. One of two conclusions can be drawn from the state of affairs today: Canada will accept down the road that we will need to import expertise for monitoring functions within the country, and in that regard we would be competing with European countries, with other western countries in a depleting pool of experience. We must take some steps today to try to project what our needs may be and to perhaps look at how the Government of Canada could assist private industry in providing the requisite amount of space on ships for proper training.

The present training system incorporates the provincial government in terms of the schooling, in terms of the colleges; it incorporates the federal government in terms of Transport Canada with their examination systems. We rely on industry at the moment to provide the practical training. If any one of these three

Le sénateur Roberge: Iriez-vous jusqu'à dire qu'un jour, par exemple, on n'aurait plus besoin de pilotes dans certaines parties de l'Est du Canada, sur le Saint-Laurent ou ailleurs, grâce à la nouvelle technologie?

M. Hughes: Non, je ne suis pas de cet avis. Il y a une petite différence, d'après moi. Le pilotage permet de faire profiter de nos connaissances locales des navires étrangers ou des navires de fort tonnage qui n'ont pas l'expérience de certains de nos cours d'eau. Les aides flottantes ou fixes, les phares, sont un service. On offre un service météorologique et un service d'établissement des positions. Ainsi, les progrès effectués grâce au GPS, au DGPS et au STM, par exemple, ainsi que l'amélioration des radars, ont presque supprimé le besoin des feux fixes comme aide à la navigation.

Je crois que je peux dire, d'après mon expérience ici et ailleurs dans le monde, qu'on ne les utilise plus vraiment pour ce à quoi ils étaient destinés il y a quelques décennies, à leur entrée en service.

Le sénateur Roberge: Devrait-il y avoir des procédures pour identifier les navires qui, par exemple, ne sont pas sûrs? Avez-vous des commentaires à formuler sur les procédures et la sécurité en général?

M. Hughes: Je pense que des procédures existent déjà pour identifier les navires entrant dans nos eaux qui ne sont pas sûrs. Comme je le disais, nous sommes satisfaits des mesures prises relativement à l'inspection des navires par l'État du port. La norme SCTW a quant à elle répondu à de nombreuses préoccupations relatives à la formation et à l'accréditation des officiers de ces navires. Le problème que je vois, au niveau des ressources humaines, c'est le temps qui s'écoule entre le début d'une carrière en mer et le moment où un marin est d'un calibre suffisant pour devenir lui-même, par exemple, un bon inspecteur pour l'État du port. Il y a de moins en moins de marins, pas seulement au Canada, mais très certainement partout dans le monde; il nous faut songer à la formation de gens d'expérience au cours de la prochaine décennie.

Le sénateur Roberge: Quelle recommandation faites-vous au comité, qui pourrait la reprendre?

M. Hughes: Je pense que c'est une question très importante et dont on parle fréquemment depuis que je suis entré dans l'industrie. On peut tirer deux conclusions de la situation actuelle: le Canada devra un jour accepter d'importer des gens compétents pour des tâches de surveillance au Canada, et nous serons alors en compétition avec des pays européens, avec d'autres pays occidentaux dont le bassin de personnel compétent se vide aussi. Il nous faut dès maintenant prévoir ce que seront nos besoins et songer à la façon dont le gouvernement du Canada pourrait aider l'industrie privée à offrir des places sur ses navires, à des fins de formation.

Le système actuel de formation engage la participation des gouvernements provinciaux pour ce qui est de l'instruction, des écoles, et celle du gouvernement fédéral, soit de Transports Canada, pour les examens. Nous confions actuellement à l'industrie le volet pratique de la formation. Si l'un des ces trois

aspects is missing, then you will not have a product at the time in the form of an experienced seafarer.

Senator Roberge: What you are saying is that there are shortcomings right now, not only as far as costs are concerned but also that perhaps one of the levels, either the federal or the provincial, or even the individuals, the companies, is not taking its full load?

Mr. Hughes: No, I would say that the companies are taking as much load as they have available in terms of the number of ships. What concerns me, as I say, is that the number of berths on ships for officers in training are not what they were even 15 years ago. The federal government, or various branches of the government and pilotage organizations, the Transportation Safety Board, will not feel the effect of these reduced manning levels until at the top end of the spectrum. We in industry are seeing this now at even more junior levels of officer certification where we are having problems in some cases manning ships with suitably qualified people.

Senator Roberge: I understand that, but what practically are you recommending, or would like to recommend? Should the federal government, for example, institute a fund to make sure that we have the individuals who can help in the costing with the corporations to put more berths on the ships? What are you practically recommending?

Mr. Hughes: Yes. I am almost loath to make any particular recommendations, senator, at the moment. I think the big issue is yes, if we are to provide those three stages of training, two of them are beholden upon government in the present form we have — as I say, at the provincial level, engaged in the schools, and the federal government is engaged in the examination of seafarers. Those are obviously issues that are perhaps more readily addressed. The bigger problem of how do we encourage industry to provide ships for which people can train on is perhaps more difficult. All I would really like to say is that the commercial climate for a shipowner at the moment makes it very difficult to provide Canadian flagged vessels in foreign trade in which we can offer that level of training.

Senator Bacon: We know that there have been some cutbacks in the Coast Guard. Do you think that that has affected their ability to continue to mark unsafe waters?

Mr. Hughes: I have not seen any results of that. We are in agreement with the reduction in the number of floating aids. With advances in other technology, operationally we do not have any problem with that.

Senator Bacon: You seem to be informed of the discussions we had out west about the AWOS. According to your experience, would you say that the information given by AWOS is accurate and reliable?

Mr. Hughes: In my experience, yes. In the last number of years and at the present time, in talking to the captains of our vessels, I have not had any reports of dissatisfaction with that service.

intervenants ne remplit pas son mandat, vous n'aurez pas de marins expérimentés en bout de ligne.

Le sénateur Roberge: Vous dites donc qu'il y a actuellement des lacunes, pas seulement à cause des coûts mais aussi à cause des participants, que ce soit le gouvernement fédéral, le gouvernement provincial ou les sociétés privées, qui ne s'acquittent pas de leur mandat?

M. Hughes: Non, je dirais que les sociétés font tout ce qu'elles peuvent, étant donné le nombre de navires. Ce qui me préoccupe, je le répète, c'est que le nombre de places sur les navires pour des élèves officiers n'est plus ce qu'il était il y a une quinzaine d'années. Le gouvernement fédéral, ou divers organismes de pilotage, ou le Bureau de la sécurité des transports, ne verront pas les effets de cette réduction du nombre de postes, sauf au niveau supérieur de formation. Dans l'industrie, nous voyons déjà les effets de cela sur la formation des officiers subalternes, et il est difficile dans certains cas de placer des gens compétents sur nos navires.

Le sénateur Roberge: Je comprends, mais qu'est-ce que vous recommandez ou voudriez recommander, concrètement? Le gouvernement fédéral devrait-il, par exemple, constituer un fonds pour s'assurer qu'on puisse travailler à réduire les coûts pour les sociétés maritimes, afin qu'il y ait davantage de couchettes sur les navires? Que recommandez-vous concrètement?

M. Hughes: Oui. J'hésite à faire des recommandations précises pour l'instant, sénateur. La grande question, c'est que si nous voulons offrir ces trois étapes de la formation, il faut se rappeler que deux d'entre elles dépendent actuellement du gouvernement, c'est-à-dire du gouvernement provincial pour les écoles, et du gouvernement fédéral pour les examens des marins. Ce sont évidemment deux questions plus faciles à régler. Il est toutefois plus difficile de trouver comment on incitera l'industrie à offrir des navires sur lesquels seront formés les marins. Tout ce que je veux dire, en fait, c'est que le climat actuel rend très difficile pour un armateur de fournir des vaisseaux battant pavillon canadien et servant au commerce international sur lesquels ce genre de formation peut être offert.

Le sénateur Bacon: Nous savons qu'il y a eu des compressions à la Garde côtière. Pensez-vous que cela a nui à la capacité de cet organisme d'assurer la sécurité dans nos eaux?

M. Hughes: Je n'ai pas vu cet effet. Nous sommes en faveur d'une réduction du nombre d'aides flottantes. Avec les progrès techniques, cela ne générerait pas nos opérations.

Le sénateur Bacon: Vous semblez être au courant des discussions que nous avons eues dans l'Ouest au sujet de l'AWOS. D'après votre expérience, diriez-vous que les renseignements fournis par l'AWOS sont exacts et fiables?

M. Hughes: D'après mon expérience, oui. Dans les conversations que j'ai eues avec nos capitaines au cours des dernières années, je n'ai entendu aucune plainte au sujet de ce service.

Senator Bacon: Is that the case during storms? We were told that when there are storms, it is difficult to be accurate.

Mr. Hughes: The types of vessels that we operate on this coast have a variety of systems available to them to receive weather information and to make their own forecasting. There is probably less reliance on this coast in terms of the services than there might be in other areas of the country.

Senator Bacon: Would you say that AWOS is as accurate as manned lighthouses?

Mr. Hughes: I would say that what they provide is adequate. I note in the comments that you are referring to it says that the manned lighthouse with the lighthouse keeper is able to better ascertain the sea conditions, for example, with a naked eye than instrumentation can. I would not dispute that, but I would say that if the mariner knows the source of the information that he is getting and uses that in conjunction with other systems that are available, he can still make a proper assessment of the weather on board. That has been our experience.

Senator Adams: You are concerned with safety around ports. My concern is with ships coming into Canada. We have regulations in Canada. How does the system work with a European ship or any other ship coming into Halifax or anywhere in Canada? You control from here up to the St. Lawrence, which is similar to Edmonton having a main tower for the air traffic controllers. When ships come into the 200-mile limit, how does the system work for the port manager?

Mr. Hughes: There is a system in place that Transport Canada operates. Someone from that branch would be better able to answer your question in detail. However, the system that exists, the reporting system for eastern Canada which allows the government to have information on vessels that will be transiting Canadian waters or arriving in Canadian ports ahead of time, what we rely on for control in terms of the quality of the ships that are coming in and as to whether they have any defects, that does not take place in the broad sense until after they have arrived and may be subject to a port state inspection.

Under the port state inspection, if a ship departs Europe or any other country that is a party to that convention and if, for example, there were a defect noted in that country before she sailed — the shipowner may have been given a period of time to make a repair, for example — that information would be available to the Canadian Coast Guard or Transport Canada. They would be aware of that problem before the ship arrived in Canadian waters.

Senator Adams: Canada spends over \$200 million a year to rescue survivors from sinking ships or things such as that. If it happened that a ship was on fire or it had been damaged and came into Halifax, who would pay for that repair? How does that work in the Port of Halifax?

Mr. Hughes: Any ship that came into Halifax for repair, that is simply a commercial venture and the shipowner would be responsible financially for that repair.

Le sénateur Bacon: Est-ce la même chose en cas de tempête? On nous a dit que pendant les tempêtes la précision pouvait laisser à désirer.

M. Hughes: Le genre de navires que nous avons ici disposent de toute une gamme de systèmes pour recevoir de l'information météorologique et pour préparer leurs propres prévisions. Dans l'Est, on dépend probablement moins de ces services qu'ailleurs au pays.

Le sénateur Bacon: Diriez-vous que l'AWOS est aussi fiable que les phares habités?

M. Hughes: Je dirais que son service est suffisant. Dans les commentaires auxquels vous faites allusion, on dit que l'oeil du gardien de phare perçoit mieux certaines conditions en mer, par exemple, que les instruments. Je ne le conteste pas, mais je dirais qu'un marin, s'il connaît la source des renseignements qu'on lui fournit, et s'il les utilise en même temps que d'autres systèmes à sa disposition, peut faire sur son navire une bonne évaluation des conditions météorologiques. C'est ce que nous avons constaté.

Le sénateur Adams: Vous êtes préoccupé par la sécurité dans les ports. Ce qui me préoccupe, ce sont les navires qui arrivent au Canada. Nous avons des règlements canadiens. Comment le système fonctionne-t-il avec un navire européen, ou un autre navire étranger, qui arrive à Halifax ou ailleurs au Canada? Vous avez le contrôle d'ici jusqu'au Saint-Laurent, comme si la tour principale d'Edmonton était responsable du trafic aérien. Lorsque les navires entrent dans notre zone de 200 milles, comment le système fonctionne-t-il pour ce qui est du directeur du port?

M. Hughes: Il y a un système géré par Transports Canada. Quelqu'un de ce service pourrait mieux que moi répondre à votre question. Il y a un système d'information pour l'Est du Canada qui permet au gouvernement d'obtenir à l'avance des renseignements sur les navires qui passeront dans les eaux canadiennes ou qui arriveront à un port canadien. Pour ce qui est de la qualité des navires et de leur état, on n'en sait rien avant leur arrivée, avant l'inspection par l'État du port.

Dans le cadre de l'inspection par l'État du port, si un navire quitte l'Europe ou tout pays signataire de la convention et s'il y avait une défectuosité signalée avant son départ, par exemple, parce que l'armateur a un certain délai pour procéder à la réparation, ce renseignement sera fourni à la Garde côtière ou à Transports Canada. Ils seront au courant du problème avant l'arrivée du navire dans les eaux canadiennes.

Le sénateur Adams: Le Canada dépense chaque année 200 millions de dollars pour le sauvetage de naufragés. S'il y avait un incendie sur un navire, s'il était endommagé et arrivait à Halifax, qui paierait la réparation? Comment cela fonctionne-t-il au port d'Halifax?

M. Hughes: Pour tout navire ayant besoin de réparations à son arrivée à Halifax, il s'agit d'une transaction commerciale, et c'est à l'armateur de payer la réparation.

In terms of safeguarding our environment and ensuring that the ship does not sink immediately upon leaving port, there are several systems in place. All Solace Convention ships or ships that are trading on foreign voyages for commercial reasons would have to be inspected by one of the classification societies. They would approve the repair and ensure that it was done to a known standard. If a ship arrived in a Canadian port that was damaged, Ship Safety, under the Port State Memorandum, would look at it to make sure that they were satisfied.

There is a vehicle to make sure that once a ship arrives at a Canadian port, it will not leave in a state that would make it a continuing hazard to our waters.

The broader problem that SCTW and the various other conventions address is trying to make sure that all the shipowners in the world, regardless of what flag state they belong to, meet a same or similar standard so that one could be reasonably assured, as a government, that a ship coming into your waters would be acceptably safe.

As far as the cost of search and rescue, that is a national issue.

Senator Adams: In the area around Halifax, the seas are very rough compared to the West. Some of the oil tankers coming through here come from Chile and go to Montreal. Would there be a registered time that they left Chile and arrived at the port in Montreal? Do you have anything to do with that or is it only the Coast Guard that is concerned about ship's safety when it comes into the 200-mile limit?

Mr. Hughes: As Port Manager for a commercial company, I would not have any concern in somebody else's business.

Senator Adams: I thought perhaps the port would have something to do with it; Transport Canada, just like airlines, when ships come into the 200-mile limit, would make sure that those ships are safe. If a ship spills oil out there, who is responsible? Is the company responsible or does the Government of Canada pay for clean up? My concern is how the system works. Do you, as manager of a port, know how the system works with cargo ships or oil ships coming into Halifax?

Mr. Hughes: In reference to the Port of Halifax, one of the officials from the Port Corporation could better answer that question.

In answer to your first query in terms of ships making passages that would take them through a 200-mile limit, there is no mandatory reporting system for vessels making passages between countries.

Senator Bacon: Do you have a special policy at Secunda Marine Services Ltd. on drug and alcohol abuse for your employees?

Mr. Hughes: We have a policy statement on substance abuse, yes. We prohibit it on board all our vessels. We have not run into that as a big problem. The company policy is not to permit it. If

Pour ce qui est de la protection de notre environnement et pour s'assurer que le navire ne va pas couler dès sa sortie du port, diverses mesures sont prises. Tous les navires des pays signataires de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, de même que les navires voyageant à l'étranger pour des raisons commerciales, doivent être inspectés par l'une des sociétés de classification. Il faudra approuver la réparation et s'assurer qu'elle a été faite selon une norme reconnue. Si un navire endommagé arrive dans un port canadien, la Direction de la sécurité des navires, en vertu de l'Accord sur le contrôle des navires par l'État du port, s'assurera que les normes sont respectées.

On a donc un outil pour nous assurer qu'un navire arrivant dans un port canadien n'en repartira pas dans un état qui en ferait un danger dans nos eaux.

La norme SCTW et les diverses autres conventions visent à garantir que tous les armateurs du monde, quel que soit leur pays, satisfont à une norme identique ou semblable, afin que les gouvernements soient assurés qu'un navire entrant dans leurs eaux est d'une sécurité acceptable.

Pour ce qui est des coûts de la recherche et du sauvetage, c'est une question d'ordre national.

Le sénateur Adams: Dans les environs d'Halifax la mer est bien plus mauvaise que dans l'Ouest. Certains navires pétroliers passent ici, en provenance du Chili et en direction de Montréal. Est-ce qu'on inscrit l'heure du départ du Chili et l'heure d'arrivée au port de Montréal? Est-ce que cela vous touche? Est-ce uniquement la Garde côtière qui s'occupe de la sécurité du navire à son entrée dans la zone de 200 milles?

M. Hughes: En tant que directeur portuaire pour une société commerciale je ne me mêle pas des affaires des autres.

Le sénateur Adams: Je pensais que le port avait peut-être à s'en mêler. Comme pour les avions, Transports Canada s'assure que les navires sont sûrs à leur entrée dans la zone de 200 milles. S'il y a un déversement de pétrole au large, qui est responsable? Est-ce que la société est responsable, ou est-ce que le gouvernement du Canada doit payer pour le nettoyage? J'aimerais savoir comment ça marche. En tant que directeur du port, savez-vous comment le système fonctionne pour les cargos ou les pétroliers arrivant à Halifax?

M. Hughes: Pour ce qui est du port d'Halifax, un responsable de la société du port pourrait mieux vous répondre que moi-même.

En réponse à votre question sur les navires de passage dans la zone de 200 milles, il n'y a pas de déclaration obligatoire pour les navires passant ici, entre deux pays.

Le sénateur Bacon: Est-ce que Secunda Marine Services Ltd. a une politique au sujet de l'abus de drogue et d'alcool par ses employés?

M. Hughes: Nous avons un énoncé de politique sur la consommation abusive d'alcool et d'autres drogues, en effet. Nous interdisons la consommation d'alcool et de drogue sur nos navires.

we do run into a case of substance abuse, through our Human Resources Department we would offer assistance in terms of dealing with the problem. However, to date, we have not run into that as being what I would consider a significant safety issue.

Senator Bacon: However, if you experienced it, you would take care of your people?

Mr. Hughes: Very definitely, yes.

Senator Roberge: Do you have mandatory testing?

Mr. Hughes: No, we have no testing.

Senator Roberge: Do you have any desire to do that eventually?

Mr. Hughes: Not unless it was legislated upon us.

Senator Roberge: In your brief you mentioned that you would like to have some sort of tax relief implemented by the federal government where the companies deduct from their gross salaries. I would like to come back to the corporation. I do not know how the system works. Do you have trainees?

You become a cadet. Then you go to another level and become Master Chief or whatever the different titles are. Are there individuals who are on your ships who have no specific job because they are on training to become a Master Chief, for example, or is everybody doing a job and getting paid for it?

Mr. Hughes: There are a limited number of individuals who would come out of one of the schools who would be looking for a short amount of time at sea in order that they might be able to go and do a bridge washman's certificate or perhaps obtain a cook's certificate. Sometimes there are individuals from a new entry sea program, which they have at one of the colleges in Nova Scotia. This is basically a precursor to becoming an unlicensed seaman on a ship. It is a short period of training as a deck hand or an unlicensed seafarer. We do have some of those individuals come aboard. They do not receive a salary from us for the short training period they are on board the ship. They would then go back to the school.

Senator Roberge: How short is the training?

Mr. Hughes: Anywhere from six weeks to six months. In quite a few cases with Secunda, these individuals will come abroad and if they work out satisfactorily, we would offer them employment almost immediately afterwards.

Senator Roberge: Is this something that is standard in the industry, not only with Secunda? Many corporations have training programs where they take people from school and hire them for six months to a year, which helps to offset the disappearance of qualified help. I am not saying that the federal government and the provincial government should not do their bit. But I am coming back to the corporation now. Can the corporation do more to help?

Mr. Hughes: I am sure there is always more that can be done, if it is done as a joint effort with an end result as the target.

Jusqu'ici, cela n'a pas été un grave problème pour nous. La politique de la société, c'est de l'interdire. Si nous avons un problème de consommation abusive d'alcool ou de drogue, notre service des ressources humaines offrirait à notre employé de l'aider à régler son problème. Mais jusqu'ici, cela n'a pas représenté pour nous un grave problème au point de vue sécurité.

Le sénateur Bacon: Mais si vous aviez des difficultés, vous assureriez quand même la sécurité de vos gens?

M. Hughes: Oui, absolument.

Le sénateur Roberge: Y a-t-il des vérifications obligatoires?

M. Hughes: Non, il n'y a aucune vérification.

Le sénateur Roberge: Aimeriez-vous le faire éventuellement?

M. Hughes: Seulement si nous étions obligés de le faire en vertu de la loi.

Le sénateur Roberge: Dans votre mémoire, vous avez dit que vous voulez que le gouvernement fédéral accorde un allègement fiscal que les compagnies pourraient déduire de leurs salaires bruts. Je voudrais parler encore de la société. Je ne sais pas comment le système fonctionne. Avez-vous des stagiaires?

On devient d'abord élève officier. Ensuite, on passe à un autre niveau et on devient capitaine, ou on reçoit un autre titre. Y a-t-il des gens à bord de vos navires qui n'ont aucune tâche en particulier parce qu'ils sont en formation pour devenir capitaine, par exemple, ou est-ce que tout le monde fait un travail et est payé en conséquence?

M. Hughes: Il y a un certain nombre de personnes venant d'une des écoles qui voudraient passer une courte période en mer afin d'obtenir un certificat de nettoyeur de pont ou de cuisinier. Parfois des gens viennent du programme de recrutement qui est offert à un des collèges en Nouvelle-Écosse. Ce programme permet ensuite de devenir marin non breveté. Il s'agit d'une courte période de formation en tant que préposé au matériel de pont ou de marin non breveté. On trouve certaines personnes de ce genre à bord de nos navires. Ils ne reçoivent aucun salaire de notre part pendant la courte période de formation qu'ils passent à bord du bateau. Ils retournent ensuite à l'école.

Le sénateur Roberge: Quelle est la durée de la formation?

M. Hughes: Entre six semaines et six mois. Si Secunda est satisfaite du travail de ses stagiaires, elle leur offre un emploi presque immédiatement après le stage.

Le sénateur Roberge: Est-ce la norme dans l'industrie, ou seulement pour Secunda? Beaucoup de sociétés ont des programmes de formation en vertu desquels elles embauchent pour une période de six mois à un an des gens sortant de l'école, ce qui compense les départs des employés compétents. Je ne prétends pas que les gouvernements fédéral et provincial ne devraient pas contribuer. Mais je veux parler de la société. Peut-elle faire davantage pour aider?

M. Hughes: Je suis sûr qu'on peut toujours faire davantage, si les efforts communs visent un même but.

Let me cite one case. We have a vessel presently on passage to a port in Africa. We placed two cadets on that vessel. They are not on salary, and they are there in addition to regular unlicensed crew. They are not in place of; they are in addition to. They are there simply for the training.

We try to accommodate as many cadets as we can. We do not have an unlimited number of spaces, obviously. As to whether that is a standard throughout the industry, traditionally it is the standard. There is probably less of it in Canada today than there has been in the past, simply because there are not as many ships under the Canadian flag at sea today.

The Chairman: The role of AWOS is quite different on the West Coast than it is on this coast because of its use by pilots and the need to know what is over the next mountain range. On the East Coast, there is certainly less need for it. There is the old adage: When you lost sight of one lighthouse, the next one came into sight. They were exactly for that purpose. We needed them on this coast because we had no other means.

If they try to put the AWOS system on Sable Island, I would be prepared to shoot somebody. That is one of the few places in the entire world where you would need lighthouses. You would not want to rely on an automated weather reporting system when flying out to Sable Island.

I am concerned about safety at sea. A lot of good work has been done in the last 10 or 15 years, although an awful lot more needs to be done. We need a new Maritime Act, particularly dealing with seamen and their lot in life. I still hear horror stories of mates spending three days to clean a tank and then three days to load, with only a couple of hours to sleep. It is one thing to go around the world and sleep in a hot bunk once in a while and never get out of your clothes, but that is dangerous.

How do we get around that? You have a mate who, at the end of 96 hours makes a judgmental error, then it is his fault. He was on deck loading and cleaning. If he leaves the deck and anything happens, he is called incompetent. There are all sorts of demands being made upon him. If he is conscientious, he follows; the work gets done, tanks get cleaned and cargoes are taken on and transported. But that man or woman is a menace and a danger.

I believe the Canadian market will grow. It cannot help but do so. Even if we do not expand anything we are doing now, it just naturally grows. As this happens, the fleet of Canadian ships that are on our coasts are going to need more and more people. How do we ensure against that system? You can say, let us have three deck officers and then put the chief on day work, and then he is not responsible for anything; he can leave if he wants to. Then you would have people who are fresh and have had some sleep to double check and monitor him. This is all for the sake of one additional person.

Permettez-moi de vous donner un exemple. Un de nos navires est actuellement en route vers un port d'Afrique. Il y a deux élèves officiers à bord. Ils ne reçoivent aucun salaire et sont là en plus de l'équipage régulier non breveté. Ils ne remplacent pas l'équipage régulier; ils sont là en plus de lui. Ils sont là uniquement pour la formation.

Nous essayons de prendre autant d'élèves officiers que possible. Il est clair que nous n'avons pas un nombre illimité de places. Je crois que cela a toujours été la norme dans notre industrie. Cela se fait probablement moins maintenant au Canada que par le passé, simplement parce qu'il y a moins de bateaux battant pavillon canadien.

Le président: Le rôle que joue l'AWOS sur la côte ouest est assez différent de celui qu'il joue sur la côte est, car les pilotes de la côte ouest l'utilisent surtout pour savoir ce qui se passe de l'autre côté de la chaîne de montagnes. Sur la côte est, ce besoin est évidemment moindre. Il y a un vieil adage qui dit: quand on perd un phare de vue, on voit le suivant. Ils étaient là pour cette fin. Ils étaient nécessaires sur la côte est parce que nous n'avions aucun autre moyen.

Je serais prêt à tuer celui qui essaierait de mettre en place le système AWOS sur l'île de Sable. C'est un des rares endroits dans le monde où il faut des phares. On ne voudrait sûrement pas compter sur un système automatique d'observation météorologique à cet endroit.

J'ai des inquiétudes concernant la sécurité en mer. Beaucoup de progrès ont été réalisés au cours des dix ou quinze dernières années, mais il y a encore beaucoup de travail à faire. Il nous faut une nouvelle Loi sur le Code maritime, qui contient des dispositions concernant les marins et leur situation. J'entends toujours des histoires d'horreur de seconds qui passent trois jours à nettoyer un réservoir et ensuite trois jours à le remplir, et qui dorment seulement deux ou trois heures. Faire le tour du monde et dormir dans une couchette chaude à l'occasion sans jamais enlever ses vêtements, c'est quelque chose, mais c'est dangereux.

Comment contourner ce problème? On a un second qui, 96 heures plus tard, fait une erreur de jugement, et on dit que c'est sa faute. Il était sur le pont en train de charger et de nettoyer. S'il quitte le pont et si un incident arrive, on dit qu'il est incompetent. On lui impose toutes sortes d'exigences. S'il est consciencieux, il les respecte; il fait le travail, les réservoirs sont nettoyés, les cargaisons sont chargées et transportées. Mais cette personne-là est une menace et un danger.

Je crois que le marché canadien prendra de l'ampleur. C'est inévitable. Même si nous n'apportons aucun changement à notre façon de faire, le marché grandira naturellement. Au fur et à mesure que cela se produira, la flotte de navires canadiens qui se trouvent sur nos côtes aura besoin d'un nombre grandissant de travailleurs. Que faire? On peut décider d'avoir trois officiers de pont et faire en sorte que le chef travaille le jour; il n'est donc responsable de rien, et il peut partir s'il le désire. On peut aussi avoir des gens reposés, qui ont dormi, et qui peuvent le surveiller. Tout ça pour avoir une personne de plus.

Crew costs are so high that sometimes safety is affected by the absence of not just the chief, but the boson or the pumpman. Usually someone is up and working not just 10, 12, 15 hours but four or five days at a time.

That is a safety problem. How do we approach it? How do we tend to resolve it? Where do we go to find the solutions?

Mr. Hughes: The problem that you are referring to, Mr. Chairman, is not one that is new. It certainly has been noticed.

The Chairman: It is as old as the days of sail.

Mr. Hughes: It has been well noted by most Masters through the years. There are federal regulations in place that do govern the hours of work. It would be more accurate to say the hours of rest are stipulated in a given period.

The Chairman: What are the rules for a Captain at Secunda?

Mr. Hughes: We follow Canadian regulations in terms of our Canadian ships.

The Chairman: What do the Canadian regulations tell you about hours of work? I do not know how long a man can work.

Mr. Hughes: It is laid down that you should have eight hours of rest in a 24-hour period. I am well aware in the practical sense that that is often very difficult to achieve in an operating environment that is remote from any support.

This is how we operate. If the concern is brought to our attention by the Captain of the vessel, who is the man in charge, we would take steps to address that. I can cite you a couple of examples where we have had ships that have gone into contractual agreements on charter to provide a given service during a 24-hour period continuously, whether it be ROV work, hydrographic or that type of thing. When we put a boat on that type of schedule, we provide an additional officer on deck to augment the normal complement of three.

It is perhaps an operational problem. Hours of work is perhaps one of the issues that could bear further discussion. As an operational problem, from this end I would not consider that to be a big issue in a well run company. For 99 per cent of the cases, the regulations that are in place today would cover it. But there are going to be exceptions to that norm.

The Chairman: Are there any areas in the act itself affecting safety that you feel perhaps could stand revisiting? If there are, could you cite one or two of them for us?

Mr. Hughes: I will be quite up front. I have not had a chance to become familiar with the new act that is coming out. So, it would be unfair to address the old act without referring to the new one, which I am not prepared to do today. I would like to defer that question.

The whole thrust of certification and standards for the human factor, if I can call it that, are definitely being dealt with. That would be the thrust where I would consider the safety problem to be.

Les coûts d'équipage sont si énormes que parfois on met en jeu la sécurité du navire parce qu'on se passe des services non seulement du chef, mais également du maître d'équipage ou du préposé aux pompes. Normalement, il y a quelqu'un qui travaille non pas juste 10, 12 ou 15 heures, mais quatre ou cinq jours de suite.

Cela nuit à la sécurité. Comment régler ce problème? Quelle est notre approche? Où doit-on aller pour trouver des solutions?

M. Hughes: Le problème dont vous parlez, monsieur le président, n'est pas nouveau. On l'a certainement constaté.

Le président: Il existe depuis les débuts du transport maritime.

M. Hughes: La plupart des capitaines le connaissent bien depuis des années. Il y a des règlements fédéraux en place pour régir les heures de travail. Il serait plus précis de dire que les heures de repos sont prévues pour une période donnée.

Le président: Quelles sont les règles pour un capitaine chez Secunda?

M. Hughes: Nous suivons les règlements canadiens sur nos navires canadiens.

Le président: Selon les règlements canadiens, quelles devraient être les heures de travail? Je ne sais pas combien d'heures un homme peut travailler.

M. Hughes: On prévoit huit heures de repos pour chaque période de 24 heures. Je sais très bien que sur le plan pratique il est souvent très difficile de l'accorder lorsqu'on est loin de tout soutien.

Voici comment nous fonctionnons. Si le capitaine, qui est responsable du navire, nous fait part de ses préoccupations, nous prenons les mesures voulues pour y répondre. Je pourrais vous citer quelques exemples de navires qui ont signé des ententes contractuelles pour fournir un service quelconque de façon continue pendant une période de 24 heures, que ce soit un service PAP, hydrographique ou autre. Lorsqu'un bateau doit suivre ce genre de programme, nous lui donnons un officier de plus pour ajouter à l'effectif complet habituel de trois.

Il s'agit peut-être d'un problème opérationnel. Il faudrait peut-être parler davantage des heures de travail. De mon point de vue, je ne considère pas qu'il s'agisse d'un gros problème opérationnel dans une compagnie bien gérée. Dans 99 p. 100 des cas, les règlements existants suffiraient. Cependant, il y aura des exceptions.

Le président: La loi contient-elle des dispositions relatives à la sécurité qui doivent être revues, selon vous? Si oui, pourriez-vous en mentionner une ou deux?

M. Hughes: Je vais être franc. Je n'ai pas eu l'occasion de me familiariser avec la nouvelle loi. Il ne serait pas juste de parler de l'ancienne loi sans la comparer à la nouvelle, et je ne suis pas en mesure de faire cela en ce moment. J'aimerais remettre cette question à plus tard.

Toute la question de l'accréditation et des normes de sécurité pour les personnes est certainement examinée. C'est là que se trouve le problème de sécurité à mon avis.

The Chairman: Once the construction stage of the pipeline is finished, which will be a very busy couple of years, how much activity will be required of service vessels such as Secunda's basic fleet? Will they be active or will there not be a requirement?

Mr. Hughes: I certainly hope we will be active.

The Chairman: Not as active as you are at drilling or exploration periods, though, or will you be?

Mr. Hughes: In the actual pipe-laying operation, this is a commercial venture. The overall increase that we will see in activity on the Eastern Coast of Canada is definitely going to bring more activity in the offshore support industry. Commercially speaking, we hope to see an increase above what we have now.

The Chairman: Are the safety requirements any different in this kind of an operation than they are in the exploratory phase?

Mr. Hughes: No. They are not any different than they are in the exploratory phase. The safety requirements for the provision of offshore supply vessels on the coast is different than it would be for a coastal tanker or a coastal vessel of any kind. That is governed by provincial regulations through the Offshore Petroleum Board. They have requirements over and above what are required in terms of safety under the Canada Shipping Act. There are additional requirements for offshore support, yes.

The Chairman: Could you tell us how we stand vis-à-vis that great area of activity in the North Sea? We have not had the experience yet, but are we coming at it in pretty good shape vis-à-vis that as a standard? Are our crews trained; are our ships properly equipped? Is everything in place to make the operation out here safer than it was in the North Sea? It was pretty hairy, at least in the beginning.

Mr. Hughes: Great strides have been made since the late seventies, early eighties, even on this coast. We have the ships in place. We are very fortunate that we have managed to retain a lot of the crew that were trained in the heydays of the late seventies to the mid-eighties. There is no question that the pool of people to draw from has decreased. As you are aware, Mr. Chairman, there was a very large burst of activity during that period. Of course, with that activity came an increased level of knowledge and greater numbers of trained people. Once that activity tailed off, these people who got their training with Canadian companies on the East Coast of Canada gradually dispersed to either other areas of the world or into other professions, in some cases.

We have retained a core nucleus of those people because Secunda carried on operations throughout the whole period. For the level of activity that we are going to see, I do not have any safety concerns with the provision of experienced people.

As to how it compares with the North Sea, the North Sea now is a very safe working environment.

The Chairman: A quarter of a century later it better be safer.

Le président: Une fois la construction du pipeline terminée, et ce sera des années très occupées, est-ce que les navires de service, comme la flotte de base de Secunda, seront nécessaires? Est-ce qu'on leur fera appel?

M. Hughes: J'espère qu'on aura besoin de nous.

Le président: Mais pas autant que pendant les périodes de forage ou d'exploration, n'est-ce pas?

M. Hughes: Pendant la mise en place du pipeline, il s'agit d'une activité commerciale. L'augmentation globale des activités sur la côte est du Canada créera certainement plus de travail dans l'industrie de soutien des activités en mer. Nous espérons qu'il y aura une augmentation du niveau actuel de l'activité commerciale.

Le président: Est-ce que les exigences en matière de sécurité sont différentes pour une activité de ce genre de celles qu'on exige pendant l'étape de l'exploration?

M. Hughes: Non. Les exigences ne sont pas différentes. Par contre, les exigences en matière de sécurité pour les navires d'approvisionnement en mer sont différentes de celles qui sont prévues pour un pétrolier ou pour tout navire qui fait du cabotage. Ces activités sont régies par l'Offshore Petroleum Board selon les règlements provinciaux. Il y a des exigences en matière de sécurité qui dépassent celles qui sont prévues dans la Loi sur la marine marchande du Canada. Oui, il y a des exigences supplémentaires pour les activités de soutien en mer.

Le président: Quelle est notre situation par rapport à celle du gros projet dans la mer du Nord? Nous n'avons pas encore eu cette expérience, mais est-ce que nos normes de sécurité se comparent assez bien avec celles qui existaient pour ce projet? Est-ce que les équipages ont eu une bonne formation? Est-ce que les navires sont bien équipés? Est-ce que tout permet de penser que nos activités seront plus sécuritaires que celles de la mer du Nord, où la situation était assez épouvantable, du moins au début?

M. Hughes: On a fait beaucoup de progrès depuis la fin des années 70 et le début des années 80, même sur cette côte. Les navires sont là. Nous avons la chance d'avoir gardé beaucoup de membres des équipages qui étaient formés pendant cette belle époque. Il ne fait aucun doute qu'il y a un bassin plus important de personnes à qui on peut faire appel. Comme vous le savez, monsieur le président, il y a eu une explosion d'activités pendant cette période. Grâce à cela, bien entendu, il y a eu une augmentation du niveau de connaissance et du nombre de personnes qualifiées. Avec la diminution progressive des activités, toutes ces personnes qui ont reçu leur formation dans des sociétés canadiennes installées sur la côte est du Canada se sont éparpillées soit dans d'autres pays, soit dans d'autres métiers.

Nous avons su garder un petit groupe de ces personnes, parce que Secunda a continué ses activités pendant toute la période. Compte tenu du niveau d'activité qu'il y aura, je n'ai pas de préoccupations concernant la sécurité de ce personnel expérimenté.

Quant à une comparaison avec la mer du Nord, ce dernier endroit est devenu très sécuritaire au niveau du travail.

Le président: J'espère bien, après un quart de siècle...

Mr. Hughes: Admittedly, but they have come to a level that demonstrates good safety practices. Those are being practised even today with the operations we have on the East Coast at the present time. We tend to work towards, if I can use the term very loosely, a North Sea standard.

Senator Adams: There are some people who get seasick very easily on offshore oil rigs as opposed to the same person doing it on land. Is the same person able to operate rigs on the sea or do you have regulations?

Mr. Hughes: As a private company, we obviously do not make the regulations concerning that. However, there are regulations in place and some proposed to deal with that problem, similar to what took place during the heyday of the offshore oil 10 to 15 years ago. In broad terms, I could say they are treated by Transport Canada — and again, I would defer to somebody from that department to be specific with you — more as a vessel than a fixed platform, if we are talking about semi-submersible drilling rigs.

There is definitely a marine element of expertise beholden upon the operator to provide for the very reasons you cite.

Senator Adams: The reason I asked the question is I have seen riggers from Alberta go and work offshore in Greenland. However, up there the waves are not as bad as the East Coast. It would take some of them a couple of weeks to be able to live on the rigs in the sea. If someone is not familiar with the rigs in the sea, it takes a while to get used to it.

Senator Roberge: I want to come back to the eight hours of rest that you mentioned. There are ships with foreign flags. Do they have the same policy?

Mr. Hughes: Yes, they do.

The Chairman: When we were on the West Coast, we were told of the intricacy of Transport Canada and the Coast Guard and shipping on the West Coast. I would like to quote from a study done in 1992:

Despite scepticism about the value of any brief to government on this matter...

And the matter being changes to regulations and other laws as it affected marine activity:

...we did prepare a 60-page submission on our position and spelled out suggestions for many changes to the 114 sets of marine regulations in place at that time. We suggested that 24 regulations be revoked, several sets of regulations be amalgamated, four sets be replaced by standards, 20 regulations be modified, simplified or made into guidelines. It was suggested that the remainder of the regulations that were addressed be retained and be more consistently and fairly applied by the Ship's Safety Inspection Service.

M. Hughes: Je veux bien, mais ils en sont arrivés à un niveau qui montre bien que leurs pratiques de travail sont bien sécuritaires. Nous faisons la même chose qu'eux aujourd'hui sur la côte est. Si vous me passez l'expression, nous cherchons à atteindre un niveau «mer du Nord».

Le sénateur Adams: Il y en a qui attrapent le mal de mer très facilement sur ces plates-formes de forage sous-marin, même s'ils y effectuent le même travail que sur terre. Est-ce que cette même personne peut travailler sur ces plates-formes, ou existe-t-il des règlements?

M. Hughes: Nous sommes une compagnie privée, alors nous ne faisons manifestement pas les règlements dans ce domaine. Cependant, il existe des règlements, ou même certaines propositions de règlements, pour traiter de ce problème, un peu comme ce fut le cas il y a dix ou quinze ans lors de l'âge d'or des plates-formes de forage sous-marin. En gros, Transports Canada les traite comme des navires plutôt que comme des plates-formes fixes, s'il s'agit bien de plates-formes de forage semi-submersibles, mais encore une fois, pour plus de précisions, vous devriez demander des renseignements à quelqu'un du ministère.

Pour les raisons que vous citez, il incombe à l'exploitant d'assurer que cet élément d'expertise maritime existe bien.

Le sénateur Adams: Si j'ai posé cette question, c'est que j'ai vu des monteurs de l'Alberta travailler sur ce genre de plate-forme au large du Groenland. Les vagues là-bas ne sont pas aussi grosses que sur la côte est. Ça prenait une quinzaine de jours pour quelques-uns d'entre eux avant de s'habituer à vivre sur cette plate-forme en mer. Si on n'a pas vécu l'expérience, il faut un certain temps pour s'y adapter.

Le sénateur Roberge: J'aimerais revenir à ces huit heures de repos dont vous avez parlé. Ce sont des navires battant pavillon étranger. Est-ce qu'on y a la même politique?

M. Hughes: Oui.

Le président: Quand nous étions sur la côte ouest, on nous a parlé des complexités de Transports Canada et de la Garde côtière et du transport maritime sur la côte ouest. J'aimerais vous citer une étude complétée en 1992:

Malgré le scepticisme entourant l'importance que pourrait avoir tout document remis au gouvernement à ce sujet...

Le sujet étant les modifications aux règlements et autres lois concernant les activités maritimes:

[...] nous avons préparé un mémoire de 60 pages détaillant notre position et des propositions de changements aux 114 jeux de règlements maritimes qui existaient à l'époque. Nous avons proposé que 24 règlements soient révoqués, qu'un certain nombre de jeux de règlements soient fondus, que quatre jeux soient remplacés par des normes, que 20 règlements soient modifiés, simplifiés ou transformés en directives. On a proposé que le reste des règlements dont il était question soient gardés et appliqués de façon plus conséquente et plus juste par le Service d'inspection de la sécurité des navires.

That study was done in 1992. It is now 1997. Unfortunately, I do not have the whole study here, because it would be interesting to get your opinion on some portions of it.

We have an antiquated marine system. Much of it needs to be changed and brought up to date. Indeed, perhaps it would be easier to rewrite it. Are there any areas with respect to the operation of the Secunda fleet where you would like to see changes made? Are there regulations that are not necessary in this day and age? Have you had any experience as you come to settle into your new universe?

Mr. Hughes: If I were going to pick one area of concern as to how it affects the operation of a number of vessels as opposed to an individual vessel, one of the thorns in our side or one of the concerns that we would have is that as a commercial shipowner we have to comply with a number of different standards for different reasons. If we have a Canadian ship, we have to comply with the provisions of the Canada Shipping Act as the requirement of the flag states.

For commercial reasons, insurance and so on, we have to maintain that vessel to a standard that is surveyed by a classification society, which is a private company that does surveys that are internationally recognized and cover the same items to a detailed degree. They very closely parallel the requirements that would be embodied in the regulations pursuant to the Shipping Act.

We are actually working to two very similar standards, given that they have different ends. One is for commercial reasons; the other is that we are controlled by the government. They parallel one another very closely; however, there are a couple of areas where they digress. That does cause us some concern. Operationally, I do not think that to align these differences would mean a reduction in safety in any way, shape or form.

If you look at other flag states around the world that defer all their surveys to the classification societies, you do not find a reduction in standard. You find a more convenient set of standards. They are only working to deal with one set of surveys and one set of regulations. The periodicity of some things becomes a problem. With classification societies, every item of machinery on the vessel has to be thoroughly inspected every five years. There are instances where we have to do things on the same piece of machinery perhaps every four years, if it were a Canadian flag vessel. From our point of view, we end up doing a lot of duplication of services.

If we were to make a structural modification to a Canadian ship, we would submit the plans and the calculations would be done by the classification society. They would have to be done also by Transport Canada. So, we would have to get two approvals for the same item, which is an inconvenience and an additional expense. At the end of the day, it does not change the nature of the work that was done because the standards are the same.

Cette étude a été complétée en 1992. Nous sommes maintenant en 1997. Malheureusement, je n'ai pas toute l'étude ici avec moi, mais il serait intéressant de savoir ce que vous pensez de certaines de ses parties.

Notre système maritime est désuet. Il faudrait y effectuer beaucoup de changements et de remises à jour. En réalité, il serait peut-être plus facile de tout reprendre à zéro. Y a-t-il des secteurs d'activité de la flotte Secunda où vous aimeriez voir introduire des changements? Y a-t-il certains règlements qui ne sont plus nécessaires à notre époque? De quelle expérience vécue dans votre nouvel univers, au fur et à mesure que vous vous y habituez, pouvez-vous nous faire part?

M. Hughes: Pour vous parler d'une de mes préoccupations et de la manière dont est affecté un groupe de navires plutôt qu'un seul, un des problèmes ou une des préoccupations, c'est qu'en notre qualité d'armateur commercial, il nous faut respecter un certain nombre de normes différentes pour différentes raisons. S'il s'agit d'un navire canadien, nous devons respecter les dispositions de la Loi sur la marine marchande du Canada comme s'il s'agissait des exigences du pays dont le navire bat pavillon.

Pour des raisons commerciales, assurance, et cetera, nous devons garder ce navire dans un état conforme à une norme contrôlée par une société de classification, qui est une compagnie privée qui fait ce genre de contrôles reconnus à l'échelle internationale et tient compte du même genre de choses de façon détaillée. Cela suit d'extrêmement près les exigences imposées en vertu des règlements découlant de la Loi sur la marine marchande.

À l'heure actuelle, nous observons deux normes très semblables, si l'on accepte qu'elles servent des fins très différentes. L'une sert à des fins commerciales; l'autre est là parce que le gouvernement exerce un contrôle. Il y a un parallèle, même s'il y a quelques domaines où il y a des différences. Cela nous préoccupe jusqu'à un certain point. Question de fonctionnement, je ne crois pas que concilier ces différences signifierait une diminution de la sécurité de quelque façon que ce soit.

Si l'on prend tous les autres États du pavillon à travers le monde qui laissent aux sociétés de classification le soin d'effectuer les contrôles, vous verrez que les normes ne sont pas inférieures. Il y a tout simplement un jeu de normes plus pratique. Il n'y a qu'un jeu de contrôles et un jeu de règlements à observer. La périodicité de certaines choses devient un problème. Dans le cas des sociétés de classification, chaque élément de machinerie du navire doit subir une inspection complète tous les cinq ans. Il y a certains cas où il faut faire certaines choses pour le même élément de machinerie peut-être tous les quatre ans, s'il s'agit d'un navire battant pavillon canadien. De notre point de vue, il y a beaucoup de chevauchement de services en fin de compte.

Si nous devons apporter des changements structurels à un navire canadien, nous soumettrions les plans, et les calculs seraient faits par la société de classification. Transports Canada devrait aussi les faire. Il nous faut donc obtenir deux approbations pour le même élément, ce qui constitue un inconvénient et une dépense additionnelle. Au bout du compte, cela ne change rien à la nature du travail qui est fait parce que les normes sont les mêmes.

Senator Roberge: You were saying that certain countries contract this out?

Mr. Hughes: Yes. There are many foreign fleets that do not have a system of government inspection of their vessels. They allow that to be done by class society surveyors.

Senator Roberge: Do any major countries do that, or is it only countries such as Liberia?

Mr. Hughes: That is a difficult question to answer. One has to be careful here. I do not like the term "flags of convenience". There are very reputable so-called flags of convenience, and the standards that they maintain are, in many cases, as high or higher than national standards in what I would loosely refer to as the western countries. I do not see that as being a big problem.

For us as shipowners, there is no question that it is easier if you do not have to answer to two bodies.

Senator Roberge: In the future, could Transport Canada privatize that portion?

Mr. Hughes: I do not think that we would like to see that. They provide a valuable service. One must bear in mind that there are many vessels under the Canadian flag that, because of their tonnage and the area that they trade in, are not required to have class surveys done. Therefore, there is a definite need in everybody's interest that we maintain ship inspection service.

For those areas where there is overlap, it would be advisable to more closely align the two sets of regulations or the inspection requirements between class and CSI or Ship Safety.

The Chairman: I would like to thank you, Mr. Hughes, for appearing before us today. It has been a pleasure to have you here.

The committee adjourned.

HALIFAX, Wednesday, March 19, 1997

The Subcommittee on Transportation Safety of the Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:29 a.m. to study the state of transportation safety and security in Canada.

Senator J. Michael Forrestall (*Chairman*) in the Chair.

[*English*]

The Chairman: Good morning. This is the resumption of hearings by the Subcommittee on Transportation Safety of the Standing Committee on Transportation and Communications of the Senate of Canada. We are pleased to have with us this morning representatives of the Halifax Pilotage Marine Pilots Committee. We have Mr. Stockdale, who is the chairman, and Mr. Rae, who is a member of the committee.

Gentlemen, please proceed.

Le sénateur Roberge: Vous disiez que certains pays font faire ce genre de choses à contrat?

M. Hughes: Oui. Dans le cas de beaucoup de flottes battant pavillon étranger, les gouvernements n'ont pas de système d'inspection des navires. Ces gouvernements consentent à ce que ce travail soit fait par les experts en classification.

Le sénateur Roberge: Y a-t-il des pays d'importance qui font cela, ou s'agit-il tout simplement de pays comme le Liberia?

M. Hughes: Difficile de répondre à cette question. On doit bien peser ses mots. Je n'aime pas l'expression «pavillon de complaisance». Il y a des pays offrant des pavillons de complaisance qui ont quand même bonne réputation, puisque les normes qu'ils imposent sont, dans bien des cas, au moins aussi strictes, sinon plus strictes, que les normes nationales de ce qu'on pourrait appeler, au sens large, les pays occidentaux. Pour moi, il ne s'agit pas d'un gros problème.

Comme armateur, il ne fait aucun doute que la vie est plus facile si on n'a pas à répondre à deux organismes.

Le sénateur Roberge: Dans l'avenir, est-ce que Transports Canada pourrait privatiser cette partie de l'affaire?

M. Hughes: Je ne crois pas que nous le souhaitions. Le ministère nous rend d'insignes services. Il ne faut pas oublier qu'il y a beaucoup de navires battant pavillon canadien qui, vu leur tonnage et les endroits où ils se rendent, ne sont pas obligés de se soumettre à un examen de classification. Il y va donc de l'intérêt de tous que nous gardions un service d'inspection des navires.

Là où il y a chevauchement, il serait préférable d'établir un parallèle plus étroit entre les deux jeux de règlements ou les exigences en matière d'inspection de la Direction de la sécurité des navires.

Le président: Monsieur Hughes, merci de vous être déplacé jusqu'ici aujourd'hui. Ce fut un plaisir de vous entendre.

La séance est levée.

HALIFAX, le mercredi 19 mars 1997

Le sous-comité de la sécurité des transports du comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h 29 pour étudier la situation en matière de sûreté et de sécurité des transports au Canada.

Le sénateur J. Michael Forrestall (*président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

Le président: Bonjour. Le sous-comité de la sécurité des transports du comité sénatorial permanent des transports et des communications du Canada reprend ses travaux. Nous avons le plaisir d'accueillir ce matin des représentants du Halifax Pilotage Marine Pilots Committee. Nous entendrons le président du comité, M. Stockdale, et M. Rae, qui en est membre.

Messieurs, vous avez la parole.

Mr. Alan Stockdale, Chairman, Halifax Marine Pilots Committee: Mr. Chairman, the Halifax Marine Pilots Committee deals with safety of pilotage operations in the Port of Halifax. In fact, we are pilots. The pilotage authority is a separate entity.

First, I should like to express my support of the position taken by the B.C. coast pilots. I could well have written the same thing. I agree with everything that is said in that paper, in particular the request that the Senate support Bill C-44, which we hope will be placed before you soon. We confirm that all pilotage groups in Canada — most of our clients — and the shipping companies support its passage.

Second, I would like to bring to your attention the safety issues in some parts of the shipping industry. We have been using the Port of Halifax shipping operations, which maintains the highest international standards. However, unless the operators who cut corners are weeded out, the better operators with higher costs will not survive. To this end, it is suggested that Canada continue to improve its port state inspection program. We think it is very effective. We see it in operation in all ports large or small. There is no escape from proper port state inspection, whether the ship is going into Sheet Harbour, Montreal or Halifax.

Canada should also continue its efforts at IMO to put pressure on dubious flags of convenience to increase their standards. What is required internationally is not necessarily more rules, but effective enforcement of existing ones. Pilots are first to see the inbound ship in operation with an expert eye. We must report that while the facade of safety progress has been introduced, beneath there is a gradual decline. You do not need to believe me, the statistics will prove it.

I also commend to your attention the BBC Panorama program entitled, *Scandal at Sea*. You may have seen it. If you have not, then I recommend that you do see it. I have a copy of the videotape with me today. It is about the state of world shipping. My 40 years of experience in the shipping business tells me that it is a true representation of the situation at the bottom of the industry.

In September of 1990, the David Brander Smith, QC, report, "Protecting Our Waters," recommended that electronic charting technology be expedited. I also have a copy of the report here today. The Canadian effort in this direction, that is, to produce electronic charts, has been prodigious and admirable. There has been produced a system which will, 95 per cent of the time, place electronically a vessel within 10 metres.

M. Alan Stockdale, président, Halifax Marine Pilots Committee: Monsieur le président, le comité que je préside s'occupe de la sécurité des opérations de pilotage dans le port de Halifax. En fait, nous sommes nous-mêmes des pilotes. L'administration du pilotage est une entité séparée.

Premièrement, je veux apporter mon appui à la position énoncée par les pilotes de la Colombie-Britannique. J'aurais pu tout aussi bien écrire leur mémoire. Je suis d'accord avec tout ce qui est dit dans ce document, en particulier la demande que le Sénat appuie le projet de loi C-44, dont vous serez bientôt saisis, du moins nous l'espérons. Nous confirmons que tous les groupes du domaine du pilotage au Canada — la plupart de nos clients — ainsi que les compagnies de transport maritime appuient l'adoption de cette mesure.

Deuxièmement, je voudrais attirer votre attention sur les problèmes de sécurité qui se posent dans certains secteurs de l'industrie du transport maritime. Nous utilisons les installations du Port de Halifax, qui maintient dans ses opérations de transport maritime les normes internationales les plus élevées. Il faut toutefois exclure les exploitants qui font des économies de ce côté, sinon les autres ne pourront pas survivre à cause de leurs coûts plus élevés. C'est pourquoi nous suggérons que le Canada continue de resserrer son programme d'inspection des navires par l'État du port. Nous croyons qu'il est très efficace. Nous voyons ce programme en action dans tous les ports, grands et petits. Nul ne peut échapper aux inspecteurs portuaires, peu importe que l'on fasse escale à Sheet Harbour, à Montréal ou à Halifax.

Le Canada doit également poursuivre ses efforts auprès de l'OMI pour exercer des pressions sur les pays qui permettent l'utilisation de pavillons de complaisance, pour qu'ils resserrent leurs normes. Ce qu'il faut, ce n'est pas nécessairement plus de règles, mais plutôt une application efficace des règles existantes. Les pilotes sont les premiers à voir d'un oeil expert les navires qui s'approchent d'un port. Nous devons dire que si l'on a mis en place des mesures qui font illusion en matière de sécurité, la réalité est que la sécurité se dégrade graduellement. Vous n'avez pas à me croire sur parole, les statistiques le prouvent.

Je vous invite aussi à voir l'émission de la série Panorama de la BBC intitulée *Scandal at Sea*. Vous l'avez peut-être vue, sinon, je vous la recommande. J'en ai apporté un exemplaire sur cassette. Dans cette émission, on décrit la situation du transport maritime dans le monde. En m'appuyant sur 40 ans d'expérience dans le secteur du transport maritime, je peux dire que c'est un reflet fidèle de la situation dans ce secteur. On est allé au fond des choses.

En septembre 1990, David Brander Smith, c.r., recommandait dans son rapport intitulé «Protégeons nos eaux» d'accélérer la mise en place de la technologie de cartographie électronique. J'ai également apporté avec moi copie de ce rapport. L'effort canadien dans ce domaine, c'est-à-dire la production de cartes électroniques, a été prodigieux et admirable. Nous avons créé un système qui permettra, dans 95 p. 100 des cas, de localiser électroniquement un navire à 10 mètres près.

With regard to the Electronic Chart Display Information System, or ECDIS as it is called, I must say a word of caution. This technology must be used to enhance safety and not to encourage cost-cutting, which reduces safety. Although their enthusiasm is understandable, there are elements within the industry and the public service who would remove a greater part of the existing short-range aids to navigation; these are buoys and shore lights. It is our considered opinion that this is not the time to pass judgment on whether new electronic chart technology will replace buoys and lights. For the time being, both systems must be retained until we receive the proper evaluation. Until ECDIS is tested and used internationally, the buoys and lights must remain. The Halifax pilots regard this as a vital safety issue.

In January 1994, the Canadian Transportation Accident Investigation Safety Board Act Review Commission produced another excellent report to advance safety. The industry, and mariners in particular, considered it an excellent report which, if implemented, could remove many of the difficulties the Transportation Safety Board was experiencing in its start-up. Unfortunately, we see little effort from the board to undertake the changes recommended in the report. Consequently, we still have long delays in reports, tunnel vision and increasing dissatisfaction within the industry, which is turning into hostility with legal action and lawyers drawn upon both sides. We must improve this situation.

The Transportation Safety Board is a vital part of safety process. The report to which I have referred should be implemented. However, the CTAISB point-blank refuses to do so. We are therefore at an impasse.

Finally, the most important factor in safety is the quality of the mariners. A qualified mariner can only be produced through the recruitment of suitable candidates and proper training, especially in the beginning years. We are not recruiting or training. We have not been doing a good job for years. Hence, there is an aged workforce in Canada and worldwide. Demographics indicate that we will see the retirement of a large proportion of the top professional mariners in the next five years.

Our training effort over the last 10 years has been lamentable. For example, a major cause of accidents is poor bridge discipline and a lack of knowledge of safe navigation procedures. This, for the most part, is something which is learned thoroughly in the early stages of a mariner's career. There has been a fall-off in good practice, something which we are trying to repair through week-long bridge resource management courses. This is all very good provided it builds on existing knowledge and repairs eroded

Pour ce qui est du Système électronique de visualisation des cartes marines, le SEVCM, je dois toutefois faire une mise en garde. Cette technique doit être utilisée pour renforcer la sécurité et non pas pour faire des économies aux dépens de la sécurité. Quoique leur enthousiasme soit compréhensible, il y a dans le secteur et dans la fonction publique des responsables qui seraient prêts à supprimer la plus grande partie des aides à la navigation de courte portée, c'est-à-dire les bouées et les feux côtiers. Nous avons réfléchi à la question et nous sommes d'avis qu'il est trop tôt pour déterminer si la nouvelle technologie de cartographie électronique permettra de remplacer les bouées et les feux. Pour le moment, il faut conserver les deux systèmes, jusqu'à ce qu'on ait fait une évaluation en bonne et due forme. Tant que le SEVCM n'aura pas été utilisé et mis à l'épreuve dans le monde entier, il faut conserver les bouées et les feux. Les pilotes de Halifax considèrent que c'est un élément de sécurité essentiel.

En janvier 1994, la Commission d'examen de la Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports a publié un autre excellent rapport visant à promouvoir la sécurité. Ce rapport a été jugé excellent par les intervenants du secteur et en particulier par les marins qui considéraient que s'il était appliqué, il pourrait éliminer beaucoup des difficultés qui ont marqué les débuts du Bureau de la sécurité des transports. Malheureusement, le bureau ne fait pas beaucoup d'efforts pour mettre en oeuvre les changements recommandés dans le rapport. En conséquence, les rapports continuent de se faire attendre, les responsables ont des oeillères et le mécontentement est de plus en plus marqué dans le milieu, au point de se transformer en hostilité qui débouche sur des poursuites judiciaires et des querelles par avocats interposés. Il faut redresser la situation.

Le Bureau de la sécurité des transports est un élément vital du processus de sécurité. Il faut donner suite au rapport que j'ai cité. Mais le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports refuse carrément de le faire. Nous sommes donc dans l'impasse.

Enfin, le facteur le plus important pour la sécurité, c'est la compétence des marins. Le seul moyen d'obtenir des marins compétents, c'est de recruter des candidats valables et de leur donner une bonne formation, surtout au cours des années d'apprentissage. Or nous ne faisons ni recrutement ni formation. Nous ne faisons pas du bon travail dans ce domaine depuis des années. Par conséquent, nous avons au Canada et dans le monde entier une main-d'oeuvre vieillissante. Les données démographiques indiquent qu'une forte proportion des meilleurs marins professionnels prendront leur retraite au cours des cinq prochaines années.

Depuis 10 ans, nos efforts de formation sont lamentables. Par exemple, parmi les principales causes d'accidents, il y a le manque de discipline sur la passerelle et une mauvaise connaissance des procédures de sécurité pour la navigation. Pour l'essentiel, cela s'apprend au début de la carrière d'un marin. Il y a eu un relâchement du côté des pratiques sécuritaires et nous essayons d'y remédier en donnant des cours de gestion des ressources de la passerelle d'une durée d'une semaine. Tout cela

attitudes. However, if the proper background does not exist, the value of these week-long courses is questionable.

More and more, we are trying to take these training shortcuts which do not work in the long run. What is required is a national training policy from the earliest part of a mariner's career, with initial emphasis on learning the essentials.

Recruitment and training marine personnel is the subject of another report which I bring to your attention. It is entitled, "Human Resources Study of the Canadian Marine Transportation Industry." As you can see, we have all the reports and we have done all the work. We know all the problems, but we need to do something about them.

That concludes my introduction, Mr. Chairman.

Mr. Andrew Rae, Member, Halifax Marine Pilots Committee: Mr. Chairman, I am here to answer any questions you might have with regard to electronic chart systems. We Halifax pilots were involved in a pilot project, which is sort of a conflict of words, in which we evaluated some of the electronic chart systems and observed some of the shortcomings therein.

We wish to emphasize that we applaud the concept of ECDIS, along with its continued development. However, we see it as supplementary to and not a replacement of any existing system, procedures or methods that we have in place at the moment. We are yet to get a fully approved system. To this point in time, IMO will not make the carriage of the equipment mandatory. However, should a shipowner decide to carry it, then he must comply with certain standards and specifications. At this point in time, there is not mandatory carriage. Our concern is that any decision with regard to removing or downgrading short-range aids because of ECDIS is premature.

The Chairman: Who makes these charts?

Mr. Rae: The electronic charts are prepared by different hydrographic offices throughout the world. The Canadian Hydrographic Service will prepare charts for our waters. The digital and vector-based data is then transferred to a third party commercial company which distributes them to the shipowner; however, they must comply with hydrographic office standards.

The Chairman: Will it eventually be a private operation?

Mr. Rae: That is correct. You will enter into a licensing agreement with a private supplier who will be the official supplier of hydrographic data. We have not too much concern about the actual data. In Canadian waters, we are very fortunate, we have quite a good hydrographic service. Most of our charting is up to date.

est très bien, pourvu que les gens possèdent les connaissances de base; il suffit alors de leur inculquer une nouvelle attitude. Toutefois, si les élèves qui suivent ces cours ne possèdent pas le bagage convenable, ces cours d'une durée d'une semaine sont d'une valeur douteuse.

De plus en plus, on essaie d'emprunter des raccourcis pour la formation des recrues, ce qui n'est pas satisfaisant à long terme. Ce qu'il faut, c'est une politique nationale de la formation, depuis le début de la carrière d'un marin, en mettant l'accent au départ sur l'apprentissage des éléments de base.

Le recrutement et la formation des marins sont justement le sujet d'un autre rapport sur lequel j'attire votre attention. Il est intitulé «Étude des ressources humaines dans le secteur du transport maritime au Canada». Comme vous le voyez, nous avons tous les rapports voulus, nous avons déblayé le terrain. Nous connaissons tous les problèmes, il faut maintenant se retrousser les manches et se mettre à l'oeuvre.

Cela met fin à mon introduction, monsieur le président.

M. Andrew Rae, membre, Halifax Marine Pilots Committee: Monsieur le président, je suis ici pour répondre à toute question que vous pourriez avoir sur les systèmes de cartographie électronique. Nous, les pilotes de Halifax, avons participé à un projet-pilote, sans jeu de mots, dans le cadre duquel nous avons évalué divers systèmes de cartographie électronique et avons pu en observer les faiblesses.

Nous applaudissons sans réserve au concept du SEVCM, et nous sommes d'accord pour qu'on en poursuive le développement. Toutefois, ce système vient à nos yeux compléter et non pas remplacer les actuels systèmes, procédures ou méthodes qui sont en place. Nous n'en sommes pas encore à un système parfaitement au point et approuvé. Pour le moment, l'OMI refuse de rendre obligatoire le matériel en question. Toutefois, si un armateur décide d'embarquer ce matériel à bord de ses navires, alors il doit respecter certaines normes et un cahier des charges. Pour le moment, il n'est pas obligatoire d'embarquer ce matériel. Ce qui nous préoccupe, c'est qu'il est à notre avis prématuré de prendre une décision quelconque visant à supprimer les aides de courte portée ou à en réduire le nombre en raison de la présence du SEVCM.

Le président: Qui fait ces cartes?

M. Rae: Les cartes électroniques sont réalisées par divers services hydrographiques dans le monde entier. Le Service hydrographique du Canada réalise des cartes marines pour nos eaux. Les données numérisées et vectorielles sont ensuite confiées à une entreprise commerciale qui les distribue aux armateurs; ces compagnies doivent toutefois respecter les normes décrétées par le service hydrographique.

Le président: Le tout sera-t-il un jour privatisé?

M. Rae: Vous avez raison. On conclura une entente avec un fournisseur privé qui deviendra le fournisseur officiel des données hydrographiques. Nous n'avons pas trop de craintes quant aux données elles-mêmes. Pour les eaux canadiennes, nous avons la chance d'avoir un très bon service hydrographique. Pour l'essentiel, nos cartes sont à jour.

On a global scale, there are problems because, as you can imagine, some of the charts date back to the time of Captain Cook. To bring those charts into the electronic age, there will be significant errors. In order to do it, we will be looking at significant costs to go back and resurvey.

Before you can see total global acceptance of the system, there is an extreme amount of work to be done on the charting side. However, in the major waterways of Canada, most of these issues have been addressed. Our concern is not so much with the charting aspect of the technology, it is with the software aspect and the positioning service which comes from the global positioning system, which is an American system. It is subject to interference, both shipboard and terrestrial interference from radio signals. There is reflection of the signals.

The software component that gives us the most concerns are unexpected failures. In other words, you can lose your positioning but receive no warning that the positioning has been lost. The 20 or 30 seconds it takes to realize that the positioning is down could be quite significant in confined waters.

Senator Roberge: Over the course of the next couple of years, I have the notion that the software will improve. You say that we should ensure that we not do away with the buoy system, et cetera, that during the period of time, which is quite understandable. How long would it take, for example, for a proper evaluation process to be done to ensure that we have the safety components well taken care of?

Mr. Stockdale: The only example we have of a new, innovative piece of navigation equipment being introduced is radar. To get that properly introduced, it probably took 15 years. First, there had to be international standardization and international acceptance.

Senator Roberge: In today's world, technology and knowledge moves much faster.

Mr. Stockdale: Yes.

Senator Roberge: However, how will we know that?

Mr. Stockdale: That is the point. We are not stating the time for the simple reason that we do not know the time. We do not know to what extent the removals can take place right now.

What we are saying is that both systems must exist together to allow sufficient time for evaluation and the removal of existing aids. It must be a step-by-step process as we gain experience.

Senator Roberge: Of course, and all the ships must be on it also.

Mr. Stockdale: Yes. At this particular time, apart from about 50 Canadian vessels, there is no vessel with anything that could be called an electronic chart, and there are, I am told, 78,000 merchant vessels in the world. We have a long way to go.

À l'échelle du globe, il y a des problèmes parce que, comme vous pouvez l'imaginer, certaines cartes datent de l'époque du capitaine Cook. La mise à jour de ces cartes, pour les amener à l'ère de l'électronique, ne se fera pas sans erreurs graves. Il faudra envisager des coûts importants pour retourner sur le terrain et refaire les levés.

Il y a énormément de travail à faire du côté de l'élaboration des cartes elles-mêmes avant que le système soit accepté mondialement. Toutefois, pour les principales voies d'eau du Canada, la plupart de ces questions ont été résolues. Ce qui nous préoccupe, ce n'est pas tant la cartographie elle-même que les logiciels et le service de positionnement global, qui est un système américain. Il peut subir de l'interférence de signaux radio, autant à bord des navires que dans les stations terrestres. Les signaux sont reflétés.

Ce qui nous préoccupe le plus du côté des logiciels, ce sont les pannes imprévues. Autrement dit, on peut perdre son positionnement sans en être aucunement averti. Les 20 ou 30 secondes qu'il faut pour se rendre compte que le positionnement ne fonctionne plus peuvent être cruciales dans des eaux dangereuses.

Le sénateur Roberge: J'ai l'impression que les logiciels vont s'améliorer au cours des deux ou trois prochaines années. Vous dites que nous devrions veiller à ne pas nous débarrasser des bouées et autres aides de ce genre pendant cette période, ce qui est tout à fait compréhensible. Combien de temps faudrait-il, par exemple, pour faire une évaluation valable du système afin de s'assurer que la sécurité est garantie?

M. Stockdale: Le seul exemple que nous ayons de l'introduction d'un outil de navigation complètement nouveau, c'est le radar. Il a probablement fallu 15 ans pour que tout soit bien rodé. Il a fallu, pour commencer, assurer la normalisation internationale et l'acceptation dans le monde entier.

Le sénateur Roberge: Dans le monde d'aujourd'hui, la technologie et les connaissances avancent beaucoup plus vite.

M. Stockdale: Oui.

Le sénateur Roberge: Quoi qu'il en soit, comment le saurons-nous?

M. Stockdale: Tout est là. Nous ne fixons pas d'échéance pour la simple raison que nous ne savons pas dans quelle mesure on peut commencer dès maintenant à enlever ces aides à la navigation.

Ce que nous disons, c'est que les deux systèmes doivent coexister pour nous donner le temps de faire une bonne évaluation avant d'enlever les aides existantes. Il faut procéder par étape, au fur et à mesure que nous acquérons de l'expérience.

Le sénateur Roberge: Bien sûr, et tous les navires doivent aussi être intégrés au système.

M. Stockdale: Oui. À l'heure actuelle, à part une cinquantaine de navires canadiens, il n'y a pas un seul navire qui est doté de ce que l'on peut appeler une carte électronique. Or, on me dit qu'il y a 78 000 navires marchands dans le monde. Nous sommes donc loin du compte.

I understand the enthusiasm of the proponents, and there will be a tendency to move too fast. If they move too fast, too soon, they will kill it.

Senator Roberge: On another note, you made reference to a lot of ships of those 78,000 as being unsafe and having problems. I do not need to tell you exactly what the problems are, you know them. However, what are the procedures that exist, for example, here in Canada, when an unsafe ship comes into one of our harbours or enters our waters? Are there inspection procedures with regard to detainment, turning them around or seizing them?

Mr. Stockdale: Yes, there are procedures. However, I am not an expert on them. You will probably receive some representations from the inspection service at Transport Canada. The most effective procedure is the spot inspection by what they call the port state surveyor. This would be a Canadian surveyor who simply boards the ship and looks around.

From my point of view as a seaman, as a matter of moral duty, if I see something which I consider dangerous, I will advise them. Otherwise, it will get through. The only way we can stop this is to make it essential that when the port state surveyor goes aboard and finds something it is repaired. We must ensure that there are enough port state surveyors to make sure that we do cause them extreme difficulty if they bring those class of ships to this side of the Atlantic.

I can give you an example in this regard. We had a ship trading here for 38 years. It was well maintained. However, toward the end of its life it obviously would not pass inspections satisfactorily for operating in Canada. It was then moved to the Far East; and I understand it is still trading. We already maintain higher standards than the rest of the world. I would suggest we keep them up.

Senator Roberge: The pilots that we have in Canada, on the rivers or out here and everywhere else, do they go on those ships?

Mr. Stockdale: Yes.

Senator Roberge: You are people from the shipping business, and you have been in the business for 40 years or 30 years. Therefore, you know what the problems are. Is it not part of your duties, or is it not part of the procedures of the pilotage union, that you have to report these incidents?

Mr. Stockdale: I have not seen it written anywhere that it is part of our duties. If you think a ship is unsafe, it is part of your moral duty to tell the authorities. We have done that, and we will continue to do it. We are not inspectors and we cannot see hidden faults like a surveyor can. The surveyor spends his lifetime looking at ships.

Je comprends l'enthousiasme des promoteurs du projet et l'on aura tendance à aller trop vite. Si l'on pousse ce projet de façon précipitée, on le tuera.

Le sénateur Roberge: Sur un autre sujet, vous avez dit que beaucoup de ces 78 000 navires ne sont pas sûrs et ont des problèmes. Je n'ai pas besoin de vous dire exactement quels sont les problèmes, vous les connaissez. Je veux toutefois savoir quelles sont les procédures qui existent ici même au Canada pour le cas où un navire qui n'est pas sûr entre dans l'un de nos ports ou dans nos eaux territoriales? Y a-t-il une procédure d'inspection permettant de retenir un navire, de le refouler en haute mer ou de le saisir?

M. Stockdale: Oui, il y a une procédure. Toutefois, je ne suis pas expert en la matière. Vous entendrez probablement des représentants du service d'inspection de Transports Canada. La procédure la plus efficace est celle de l'inspection aléatoire effectuée par les commissaires d'avaries du port de l'État. Il s'agit d'un fonctionnaire canadien qui monte simplement à bord du navire pour vérifier l'état des lieux.

De mon point de vue de marin, c'est mon devoir moral de dénoncer ce que je considère comme dangereux. Autrement, ce sera un fait accompli. Le seul moyen pour nous d'arrêter cela, c'est de faire en sorte qu'il soit obligatoire de faire la réparation quand un commissaire d'avaries monte à bord d'un bateau et constate une déficience. Nous devons faire en sorte qu'il y ait suffisamment de commissaires d'avaries pour garantir que quiconque fait venir chez nous des bateaux en mauvais état aura des difficultés extrêmes.

Je vais vous donner un exemple. Il y avait un bateau qui a fait régulièrement escale ici pendant 38 ans. Il était bien entretenu. Toutefois, vers la fin de sa vie utile, il n'aurait manifestement pas pu passer une inspection et être autorisé à naviguer au Canada. Ensuite, il a été envoyé en Extrême-Orient et, à ma connaissance, il navigue toujours. Nous avons déjà des normes plus élevées que le reste du monde. Je crois que nous devons continuer de la sorte.

Le sénateur Roberge: Les pilotes que nous avons au Canada, dans les fleuves ou n'importe où ailleurs, montent-ils à bord de ces navires?

M. Stockdale: Oui.

Le sénateur Roberge: Vous représentez le secteur du transport maritime, dans lequel vous travaillez depuis 40 ans ou 30 ans. Par conséquent, vous connaissez les problèmes. Dans le cadre de vos fonctions, ou conformément aux procédures établies par le syndicat des pilotes, n'êtes-vous pas tenus de signaler ces incidents?

M. Stockdale: À ma connaissance, il n'est écrit nulle part que cela fait partie de nos fonctions. Si vous croyez qu'un navire n'est pas sûr, moralement, c'est votre devoir de le dire aux autorités. Nous l'avons fait et nous continuerons de le faire. Nous ne sommes pas des inspecteurs et nous ne pouvons pas déceler des défauts cachés comme peut le faire un commissaire d'avaries. Ce dernier passe sa vie à inspecter des navires.

For instance, the last time I did this the ship was so badly cracked that I could see the cracks on the main deck from the wheelhouse, which was 300 feet away.

Senator Roberge: You want to get out of there quick.

Mr. Stockdale: Yes. I picked up the telephone and called the port safety people who went aboard. They had it fixed. If it is obvious to us, then we will do something. The latent faults are not always obvious to us.

Senator Roberge: What specific recommendations of the review report done by the CTAISB would you want implemented?

Mr. Stockdale: The whole report is an excellent report and addresses all of our concerns.

Senator Roberge: Prioritize them.

Mr. Stockdale: I suggest the ones which deal with confidentiality and privilege of witnesses, which would be recommendations 55 through 60. The problem we have is that we have no protection. The Transportation Safety Board has the right to ask questions which we must answer. With regard to the evidence we give, we do not receive the normal protection every other citizen receives against self-incrimination or the right to reserve your defence. You must be completely open, and we want to be completely open with them. Yet, when we are completely open with them and give them everything they want and answer every question fully, we do not want that evidence passing on to third parties for criminal or civil procedures.

The Chairman: I do not think that is correct. I am shocked to hear you say that. The evidence given to the safety board, if I understand you correctly, is that it ought to be privileged.

Mr. Stockdale: If you read the terms of the privilege, you will find a lot of loopholes.

Senator Roberge: Do you have a legal opinion on that?

Mr. Stockdale: Yes.

The Chairman: You may be correct.

Mr. Stockdale: The report recognizes it and addresses it. Ms Gauthier, who is an expert in these areas, discovered it and addressed it in this report. I presume she saw the problem.

The Chairman: I do not know how any of you would ever jeopardize your professionalism by addressing problems in front of a board that did not respect in the strictest confidentiality your rights and privileges in regard to giving evidence. It amazes me to hear you say that.

Mr. Stockdale: I am not saying that I should be completely clear of criminal or civil prosecution.

The Chairman: That is not the avenue.

Par exemple, la dernière fois que j'ai fait cela, le navire en question avait des fissures tellement évidentes que je pouvais distinguer les fissures du pont principal à partir du poste de timonerie, à 300 pieds de distance.

Le sénateur Roberge: Vous avez intérêt à débarquer au plus vite.

M. Stockdale: En effet. J'ai donc pris le téléphone et j'ai appelé les responsables de la sécurité du port qui sont montés à bord. Ils ont exigé que l'on fasse la réparation. Quand cela nous saute aux yeux, nous faisons quelque chose. Les défauts latents ne sont pas toujours évidents pour nous.

Le sénateur Roberge: Quelles recommandations précises du rapport d'examen du Bureau de la sécurité des transports voulez-vous voir appliquer?

M. Stockdale: Le rapport en entier est excellent et répond à toutes nos préoccupations.

Le sénateur Roberge: Établissez un ordre de priorité.

M. Stockdale: Je suggère les recommandations qui traitent de la confidentialité et de l'anonymat des témoins, c'est-à-dire les recommandations 55 à 60. Le problème, c'est que nous n'avons aucune protection. Le Bureau de la sécurité des transports a le droit d'exiger que nous répondions à ses questions. En ce qui concerne les témoignages que nous donnons, nous n'avons pas la protection normalement accordée à tout citoyen contre l'auto-incrimination. Nous n'avons pas le droit de réserver notre défense. Nous devons être complètement transparents et nous voulons être francs avec eux. Pourtant, quand nous le sommes, quand nous leur donnons tout ce qu'ils veulent et que nous répondons à toutes leurs questions, nous ne voulons pas que notre témoignage soit transmis à des tierces parties, ouvrant la porte à des poursuites au criminel ou au civil.

Le président: Je trouve que c'est inacceptable. Je suis scandalisé de vous entendre dire cela. Si je vous ai bien compris, les témoignages devant le Bureau de la sécurité devraient être confidentiels.

M. Stockdale: Si vous lisez l'énoncé de la confidentialité, vous constaterez que c'est plein de trous.

Le sénateur Roberge: Avez-vous un avis juridique en ce sens?

M. Stockdale: Oui.

Le président: Vous avez peut-être raison.

M. Stockdale: Dans le rapport, on reconnaît le problème et on recommande des mesures pour y remédier. Mme Gauthier, qui est experte en la matière, a mis le doigt sur le problème et en traite dans son rapport. Je suppose qu'elle s'est aperçue du problème.

Le président: Je ne sais pas comment vous seriez prêts à mettre en jeu votre réputation de professionnel en soulevant ces problèmes devant un bureau qui ne respecterait pas, en toute confidentialité, vos droits et vos privilèges en tant que témoignage. Je suis ébahi de vous entendre le dire.

M. Stockdale: Je ne dis pas que je serais protégé contre toute poursuite au criminel ou au civil.

Le président: Ce n'est pas la tribune pour cela.

Mr. Stockdale: This is not the avenue. This is safety. Let them do the safety issues first; and, if a criminal prosecutor wants to come at me, he must start again.

The Chairman: In a proper venue with counsel at your side.

Mr. Stockdale: Yes.

Senator Bacon: What steps are taken to ensure that tanker traffic on the East Coast is safe?

Mr. Stockdale: I can only speak for Halifax. In Halifax, we have a tanker safety committee which consists of all interested parties, including the harbour master, Esso, our client, the Coast Guard, the Department of Transport and the pilots. We have devised passage plans and security measures. For instance, the ship is met three miles to seaward of the pilot station and she is not moved into the pilotage district until there is a preliminary inspection of the navigation equipment. This includes such things as testing the engines astern, seeing that the radars and gyro compasses are working fine, and whether we pilots have confidence in the officers and crew. If we do, then we will proceed. If we do not, then we will wait. Ships have been anchored and/or the approach has been aborted until we are satisfied.

Senator Bacon: Is there a pollution prevention or a response network in place?

Mr. Stockdale: I am not an expert in this area; but every ship must contribute to a pollution clean-up fund. There must be a responsible person plus a plan. This is a matter of law.

Senator Bacon: With your vast experience guiding ships in Canadian waters, have you observed any evidence of alcohol or drug use that could impair crews in the operation of their vessels in Canadian waters?

Mr. Stockdale: In the last 15 years, no. In my opinion, alcohol is a red herring. As an old colleague of mine who was in the shipping management business once said, "We cannot afford them any more." That was 15 years ago. They are gone.

Senator Bacon: Is there any prevention done?

Mr. Stockdale: The prevention is that if you arrive on the bridge of a ship with alcohol on your breath, you will be dismissed.

Senator Roberge: What do you mean "dismissed?"

Senator Bacon: Do you mean on the spot?

Senator Roberge: Are you fired?

Mr. Stockdale: Yes, it happened to me with regard to a very good company about 10 years ago. I complained about the helmsman. I said, "I want a new helmsman, he is not satisfactory." Alcohol could be smelled on his breath. He was dismissed then and there.

Senator Bacon: This is zero tolerance, then?

Mr. Stockdale: Yes.

Senator Roberge: What about other drugs?

M. Stockdale: Non. Il est question de sécurité. Qu'ils s'occupent des questions de sécurité d'abord, et puis, si un procureur veut s'en prendre à moi, il devra repartir à zéro.

Le président: Dans une tribune appropriée, avec un avocat à vos côtés.

M. Stockdale: C'est cela.

Le sénateur Bacon: Quelles mesures prend-on pour s'assurer que les mouvements des pétroliers sur la côte est sont sécuritaires?

M. Stockdale: Moi, je peux seulement parler pour Halifax. À Halifax, nous avons un comité sur la sécurité des pétroliers, au sein duquel sont représentées toutes les parties intéressées, y compris le directeur de port, Esso, notre client, la Garde côtière, le ministère des Transports et les pilotes. Nous avons conçu des plans de traversée et des mesures de sécurité. Par exemple, on rencontre le navire à trois milles de la station de pilote, au large. Le navire n'entre dans la circonscription de pilotage qu'après une inspection préalable de l'équipement de navigation. On fait un test des moteurs en marche arrière, on s'assure que les radars et les compas gyroscopiques fonctionnent, et on s'assure que les pilotes ont confiance dans les officiers et dans l'équipage. Si tout va bien, on va de l'avant. Sinon, on attend. On a déjà fait ancrer des navires ou bien annuler leur mouillage jusqu'à ce qu'on soit satisfait.

Le sénateur Bacon: Existe-t-il un réseau pour prévenir la pollution ou réagir en cas d'incident?

M. Stockdale: Je ne suis pas un expert, mais je sais que chaque navire doit contribuer à un fonds de dépollution. Il doit y avoir un responsable et un plan. C'est la loi.

Le sénateur Bacon: Dans votre vaste expérience en tant que pilote guidant des navires dans les eaux canadiennes, avez-vous remarqué de l'alcool ou de la drogue... quelque chose qui pourrait nuire à la performance des équipages dans les eaux canadiennes?

M. Stockdale: Pas au cours des 15 dernières années. D'après moi, l'alcool n'est plus un problème. Comme l'a dit un ancien collègue, qui était dans la gestion de la marine marchande, «On ne peut plus se le permettre». C'était il y a 15 ans. L'alcool n'est plus un problème.

Le sénateur Bacon: Que fait-on comme prévention?

M. Stockdale: La prévention? Si vous vous présentez sur la passerelle d'un navire, l'haleine chargée d'alcool, vous serez renvoyé.

Le sénateur Roberge: Que voulez-vous dire par là?

Le sénateur Bacon: Renvoyé sur-le-champ?

Le sénateur Roberge: Congédié?

M. Stockdale: Oui. J'ai eu cette expérience avec une très bonne compagnie il y a à peu près 10 ans. Je me suis plaint du timonier. J'ai dit: «Je veux un nouveau timonier; je ne suis pas satisfait de celui-ci». Il sentait l'alcool. Il fut renvoyé sur-le-champ.

Le sénateur Bacon: Alors, c'est tolérance zéro?

M. Stockdale: Exactement.

Le sénateur Roberge: Et pour ce qui est des autres drogues?

Mr. Stockdale: I could not tell you, I really do not know.

Senator Roberge: Nowadays people take cocaine or other things that do not smell. Do you believe in mandatory testing?

Mr. Stockdale: I do not particularly like it. I know that Irving Oil does it. I was speaking to the master of a Greek ship who apparently received a message from Athens to have the whole crew tested. Compulsory testing is fairly common. This is in response to Open 90, which are American requirements.

Senator Roberge: Or at least it concerns ships which transport dangerous goods, like oil?

Mr. Stockdale: Personally, I do not particularly like random testing. Yet, I must submit to testing by an RCMP officer who stops me on the road and asks me to give a breath sample. It is nothing new. The only point is it must be properly administered by people who are expert in the business, that is, peace officers. I do not particularly like the corporations and the companies doing it.

Senator Bacon: Do you think it is biased?

Mr. Stockdale: I think that is the business of the law; the business of peace officers, quite frankly.

Senator Adams: I want to come back to talk more about the new type of equipment, the electronic equipment. It will be a little different from radar, depth sounders and equipment like that. It will not be in place for a while yet. In about 10 or 15 years all ships will have all the electronic equipment. I was wondering how much will be different. Will a pilot still be needed or will the captain be able to do everything himself anywhere in the country if he has this equipment on his ship?

Mr. Rae: What you must realize about any display or information system is that it is just that; it is not intuitive software. You still need a professional there with local knowledge to make the proper judgments. When you are manoeuvring a vessel in confined waters, her manoeuvring characteristics are altered significantly from what you would find in open ocean. You would require someone who has done the task repetitively who has an understanding of the influences of the locality upon the ship. They are extremely significant, especially when you are manoeuvring larger vessels.

This equipment will enhance and supplement existing systems, but it is certainly not a replacement.

Senator Adams: Transport Canada started putting in the AWOS systems. Is this similar to that system? Pilots are opposed to the AWOS. I think the same thing will happen in the future with the pilots of ships. I do not think they will trust it or, perhaps, the equipment will malfunction at some point in time. Yesterday, the port manager said he had no problem with AWOS right now and that the system may be a little different for ships. With ships,

M. Stockdale: Je ne pourrais pas vous dire. Je n'en sais vraiment rien.

Le sénateur Roberge: De nos jours, les gens prennent de la cocaïne ou d'autres substances inodores. Pensez-vous qu'il devrait y avoir des tests obligatoires?

M. Stockdale: Je n'aime pas beaucoup cette notion. Je sais que Irving Oil en fait. J'ai parlé au commandant d'un navire grec qui aurait reçu un message d'Athènes lui ordonnant de faire tester l'équipage entier. Les tests obligatoires sont assez communs. C'est en réaction à Open 90 — les exigences américaines.

Le sénateur Roberge: Au moins pour ce qui est des navires qui transportent des substances dangereuses, comme le pétrole?

M. Stockdale: Personnellement, je ne suis pas très à l'aise avec les tests faits au hasard. Mais si jamais un agent de la GRC m'arrête sur la route et me demande un échantillon d'haleine, je dois lui en donner un. Ce n'est rien de nouveau. Mais ces tests doivent être faits par des experts, des agents de la paix. Je n'aime pas voir les entreprises et les compagnies prendre cette responsabilité.

Le sénateur Bacon: Pensez-vous que ce n'est pas fait de façon impartiale?

M. Stockdale: D'après moi, c'est aux agents de la paix de faire ce genre de test.

Le sénateur Adams: Je veux en revenir au nouvel équipement — l'équipement électronique. Il sera un peu différent des radars et des écho-sondeurs qu'on a connus jusqu'à aujourd'hui. Même s'il ne sera pas installé pour un bout de temps, tous les navires s'en serviront dans 10 à 15 ans. Je me demandais combien les choses vont changer. Est-ce qu'on aura encore besoin de pilotes, ou est-ce que le capitaine pourra tout faire lui-même dans n'importe quelles eaux canadiennes s'il a cet équipement électronique sur son navire?

M. Rae: Il faut comprendre que tout système d'affichage ou d'information n'est justement qu'un système d'affichage ou un système d'information. Nous ne parlons pas de logiciels intelligents. Il faut encore avoir un professionnel qui connaît les eaux locales pour guider le navire. Quand vous naviguez dans des eaux restreintes, les qualités manoeuvrières d'un navire sont considérablement différentes que dans l'océan. Il faut donc avoir un pilote qui a fait le même travail nombre de fois, et qui comprend bien l'influence des eaux locales sur le navire. Ces influences sont extrêmement importantes, surtout quand on parle de grands navires.

Cet équipement électronique va améliorer et compléter les systèmes actuels, mais il ne les remplacera jamais.

Le sénateur Adams: À Transports Canada, on a commencé à mettre en oeuvre le système AWOS. Est-ce qu'il ressemble à votre système? Les pilotes d'avion sont contre l'AWOS, et d'après moi les pilotes de navire auront la même attitude. Je ne pense pas qu'ils y feront confiance. Il y aura toujours la crainte d'une défaillance de l'équipement. Hier, le directeur de port a dit qu'il n'avait aucun problème avec l'AWOS en ce moment, mais que le

they will just run aground. With planes, they can crash and kill people. How do you feel about that?

Mr. Rae: I will respond with a statement made by the shipping federation. They said, "We do not care if we have R2D2 on the ship, we still need a pilot to dock our ships and to get them in safely." That is how the industry, which represents 95 per cent of our clients, responded to that same question.

Senator Adams: How many ship pilots are there on the East Coast?

Mr. Rae: For Atlantic Canada, employee pilots for the Atlantic pilotage, there are 30.

Senator Adams: Do they work 12 months a year, or are they idle for a period of time?

Mr. Rae: We have 10 on duty for the Port of Halifax. We are Halifax pilots. You have pilots in Saint John, New Brunswick, for Canso Strait and Sydney. You have pilots for the four compulsory areas in Newfoundland.

Senator Adams: You say the other 20 are not around the Halifax area.

Mr. Rae: Thirty would be the total for Atlantic Canada.

Senator Adams: Right now, there are only 10, or are some of them on break until the summer?

Mr. Rae: No, we have 10 assigned to Halifax year round. All the ports in Atlantic Canada are pretty well operated year round. We are assigned specifically for the Port of Halifax.

Senator Adams: You say you have 30 in the whole of the Atlantic. With that automatic equipment, maybe in 10 or 15 years there will be no need for pilots any more.

Mr. Rae: No. You must realize that some of our pilots are moving vessels that are in excess of 300,000 tonnes. There is a tremendous amount of mass and inertia there. An electronic display system will not give the master control of that vessel to put it alongside with five or six tugs. You must have a pilot who is trained in berthing that size of ship with tug assistance.

In terms of the gravity of making a mistake, if you go one metre too far, there can be a tremendous pollution incident. We are here mainly because of public insistence.

Senator Adams: You said that some of the ships coming into the port area are not safe. Canada has a 200-mile limit. We must deal with ships coming from Europe or South America when they enter our 200-mile limit. Can we not do anything before the ships leave another country?

Mr. Stockdale: There is an intelligence system which is operated by governments. Certainly, the Canadian Department of Transport participates in it. A ship cannot go around forever in a substandard state and not be found out. Again, I am not the person to speak on this subject. However, I do know that they have information on various classes of ships, various ships. I have never heard of one actually being stopped, but several have been diverted for inspection to Halifax.

système pourrait être un peu différent pour les navires. Un navire s'échoue; un avion tombe et peut tuer des passagers. Qu'en pensez-vous?

M. Rae: Permettez-moi de répondre avec un commentaire de la fédération des armateurs: «Même si on avait le plus intelligent des robots au monde à bord, il nous faudrait toujours un pilote pour accoster en toute sécurité». Voilà la réponse de l'industrie, qui représente 95 p. 100 de nos clients.

Le sénateur Adams: Combien de pilotes de navires y a-t-il sur la côte est?

M. Rae: Pour le Canada atlantique, 30 pilotes travaillent pour l'APA.

Le sénateur Adams: Est-ce qu'ils travaillent pendant toute l'année, ou seulement pendant une partie de l'année?

M. Rae: Dix pilotes sont affectés au port de Halifax. Nous sommes des pilotes de Halifax. Il y a des pilotes à Saint John, au Nouveau-Brunswick, pour le détroit de Canso et Sydney. Il y a des pilotes dans les quatre régions obligatoires de Terre-Neuve.

Le sénateur Adams: Il y a donc 20 pilotes qui ne sont pas à Halifax.

M. Rae: En tout, il y a 30 pilotes au Canada atlantique.

Le sénateur Adams: Maintenant, est-ce qu'il n'y en a que 10? Est-ce que certains d'entre eux ont congé jusqu'à l'été?

M. Rae: Non. Dix pilotes sont affectés à Halifax pendant toute l'année. Tous les ports au Canada atlantique sont ouverts à peu près toute l'année. Nous sommes affectés au port de Halifax.

Le sénateur Adams: Vous dites qu'il y a 30 pilotes dans tout le Canada atlantique. Mais peut-être qu'avec cet équipement électronique, on n'aura plus besoin de pilotes dans 10 ou 15 ans.

M. Rae: Il faut comprendre que certains de nos pilotes guident des navires de plus de 300 000 tonnes. La masse et l'inertie de ces navires sont énormes. Ce n'est pas avec un système d'affichage électronique qu'on aura assez de contrôle pour accoster avec cinq ou six remorqueurs. Il faut un pilote qui a la formation voulue pour accoster un navire de ces dimensions, avec l'aide de remorqueurs.

Les erreurs ont des conséquences très graves. Si on va un mètre trop loin, on peut causer un incident de pollution très important. Nous sommes ici en grande partie devant l'insistance du public.

Le sénateur Adams: Vous avez dit que certains navires qui arrivent au port ne sont pas sécuritaires. Le Canada a une limite de 200 milles. Nous nous occupons des navires provenant de l'Europe ou de l'Amérique du Sud lorsqu'ils franchissent cette limite de 200 milles. N'est-il pas possible de faire quelque chose avant que ces navires quittent un autre pays?

M. Stockdale: Il existe un système de renseignements qui est exploité par des gouvernements. De toute évidence, le ministère des Transports du Canada y participe. Un navire ne peut pas naviguer dans un état qui est inférieur aux normes pendant longtemps sans être repéré. Encore une fois, je ne suis pas un expert dans ce domaine. Cependant, je sais que ce système contient des renseignements sur différents types de navires et sur différents navires. Je n'ai jamais entendu parler d'un navire qui

Senator Adams: When a ship like that enters the Port of Halifax, who is responsible for repairs? Do the Canadians do it?

Mr. Stockdale: Yes, if repairs are essential, there are the facilities here to do them. Usually, when the port state inspector, who is a government marine surveyor, discovers a substandard matter, he will advise the ships' classification society, which is a private, non-profit operation which certifies ships up to a certain standard. Normally, the classification society will withhold clearance until the ship is repaired up to their standards. If the Department of Transport is not satisfied, it may require further repairs. However, it is usually a joint effort between classification societies such as Lloyd's Surveyors or the American Bureau of Shipping Surveyors and what is now the Ministry of Transport I suppose. I have a hard time following the changes in the Coast Guard and the Ministry of Transport. I understand the survey work is now done by the Ministry of Transport.

A recent case in Halifax involved a joint effort between the classification societies and the Ministry of Transport port state surveyor to get the ship safe to go back to sea.

Senator Adams: I know that shipowners sometimes have financing problems. They may say that when they left a particular country, they were safety approved. Canada then tells them to make repairs. Repairs cost money. Does the shipowner pay for those repairs?

Mr. Stockdale: Yes.

Senator Adams: Do you have problems collecting money from the owners?

Mr. Stockdale: I do not know. Again, I cannot declare myself an expert on that. Normally, the underwriter or the Protection of Indemnity Association pays for the repair, if the repair was caused by weather. If it is just a deterioration repair, then of course the shipowner pays. If the shipowner does not pay the shipyard for a repair, then there is always a sheriff's warrant, which will put a lien on the ship.

Senator Roberge: Do you have an opinion on the destaffing of lighthouses?

Mr. Stockdale: Not really. They have done it on this coast to a large extent. I understand it is more of a West Coast issue. As a pilot, I see no need for all lighthouses to be staffed; however, other people may have different views. I operate not only in Halifax but two ports on the Nova Scotia coast, as well as in the Gulf of St. Lawrence as an ice advisor. From my experience and for my requirements, I would not require staff on a lighthouse.

s'était fait arrêter, mais plusieurs ont été détournés vers Halifax pour des inspections.

Le sénateur Adams: Lorsqu'un tel navire entre dans le port de Halifax, qui est responsable des réparations? Est-ce que les Canadiens font les réparations?

M. Stockdale: Oui, si les réparations sont essentielles, on a des installations ici pour les faire. D'habitude, lorsque l'inspecteur de l'État du port, qui est un commissaire d'avaries marines du gouvernement, découvre quelque chose qui n'est pas conforme aux normes, il en avise la société de classification du navire, qui est un organisme privé, à but non lucratif, et qui accrédite des navires qui satisfont à certaines normes. Normalement, la société de classification refusera d'accorder une accréditation jusqu'à ce que les réparations soient faites. Si le ministère des Transports n'est pas satisfait, il peut exiger d'autres réparations. Cependant, il s'agit normalement d'un travail conjoint entre les sociétés de classification telles que Lloyd's Surveyors ou le American Bureau of Shipping Surveyors et ce qui est maintenant le ministère des Transports, je suppose. J'ai du mal à suivre tous les changements à la Garde côtière et au ministère des Transports. Je crois que les travaux d'inspection sont maintenant effectués par le ministère des Transports.

Récemment, dans un cas à Halifax, les sociétés de classification et le commissaire d'avaries du ministère des Transports ont travaillé ensemble afin de réparer un navire pour qu'il puisse reprendre la mer.

Le sénateur Adams: Je sais que les armateurs ont parfois des problèmes financiers. Ils peuvent dire que lorsqu'ils ont quitté un pays donné, leur navire avait reçu son accréditation de sécurité. Ensuite le Canada exige des réparations. Ces réparations coûtent de l'argent. Est-ce que l'armateur doit payer ces réparations?

M. Stockdale: Oui.

Le sénateur Adams: Avez-vous des difficultés à faire payer des armateurs?

M. Stockdale: Je ne le sais pas. Encore une fois, je ne prétends pas être un expert en la matière. Normalement, l'assureur ou la société d'assurance mutuelle paie les réparations, si le problème est causé par le mauvais temps. S'il s'agit de réparations qui sont nécessaires à cause de la détérioration, évidemment, c'est l'armateur qui paie. Si l'armateur ne paie pas le chantier maritime, on peut toujours obtenir un mandat du shérif, qui impose un droit de retenue sur le navire.

Le sénateur Roberge: Avez-vous une opinion sur l'automatisation des phares?

M. Stockdale: Pas vraiment. On a procédé à l'automatisation des phares sur la côte est dans une grande mesure. Je crois que c'est surtout une question qui touche la côte ouest. En tant que pilote, je ne pense pas qu'on ait besoin d'un gardien dans chaque phare, mais d'autres personnes pensent différemment. Je navigue non seulement à Halifax mais aussi dans deux ports sur la côte de la Nouvelle-Écosse, et je suis un expert-conseil en matière de glace pour le golfe du Saint-Laurent. D'après mon expérience et pour ce que je fais, je n'ai pas besoin des services d'un gardien de phare.

Senator Roberge: Would that include Sable Island?

Mr. Stockdale: I have worked off Sable Island with supply boats. I would say that as far as the maintenance of the light is concerned, you might not require staff, but it depends on what other duties the lighthouse keeper is required to perform. Is it a weather station?

Senator Roberge: Yes.

Senator Bacon: Or would you need a weather station?

Mr. Stockdale: I do not know. There again, I am not an expert on these issues. The lighthouses on Sable Island are required, and they will be required even more once we get this gas thing going. I say that because the ships will be bouncing around the island off the sand and so forth. Both Captain Rae and I have done this. The lighthouses are required there.

The Chairman: Until such time as AWOS becomes perfected, it probably is not the time to consider seriously demanning Sable Island.

Mr. Stockdale: No, I do not think so.

The Chairman: There is no substitute for safety.

Mr. Stockdale: None. As far as Sable Island is concerned, I think you probably look at that in a different light. It is very isolated.

The Chairman: Could I ask you to take a minute or two to elaborate on something that sounds serious and about which I raised my eyebrows a little this morning? First, in terms of the quality of mariners and the quality, level and accessibility to training, it is not what it was 15 years ago or 20 years ago. What can we do about it? Do you have any suggestions as a professional person speaking outside your responsibilities as a pilot as to what we can do about the development of Canadian mariners? If you suggest that there probably will be a fairly substantial exodus from the ranks over the next five, six, seven years, how will we fill those vacancies without recruiting offshore? Do you have any suggestions about how we can get back into adequate training? We must have 1,500 men and women out there with ON-1s and ON-2s kicking around. They are not masters. They are rarely promoted to master.

What can we do about that? It seems to be a bit of a problem. I declare my interest because of my son. However, notwithstanding that, how can this committee address this problem of ensuring that Canada has a good supply of well-trained mariners who understand how to cope with panic and who understand the necessity of discipline on the bridge, et cetera?

Mr. Stockdale: I can only repeat that the study into the human resources in the Canadian marine transportation industry hit all of those points. Recommendations were made about them.

The Chairman: Like every other report, it needs interpretation.

Le sénateur Roberge: Y compris pour l'île de Sable?

M. Stockdale: J'ai travaillé au large de l'île de Sable sur des navires de vivres. Je dirais que pour ce qui est du phare, on n'a peut-être pas besoin de gardien, mais tout dépend des tâches effectuées par ce gardien. S'agit-il d'une station météorologique?

Le sénateur Roberge: Oui.

Le sénateur Bacon: Auriez-vous besoin d'une station météorologique?

M. Stockdale: Je ne le sais pas. Encore une fois, je ne suis pas un expert en la matière. Les phares sur l'île de Sable sont nécessaires et seront encore plus nécessaires une fois qu'on aura entamé le projet sur le gaz naturel. Je dis cela parce qu'il y aura beaucoup de navires qui vont s'échouer sur le sable autour de l'île, et cetera. Le capitaine Rae et moi-même l'avons déjà fait. Les phares sont nécessaires là-bas.

Le président: Tant que le système AWOS ne sera pas perfectionné, ce n'est probablement pas le temps d'envisager l'automatisation des phares à l'île de Sable.

M. Stockdale: Non, je ne le pense pas.

Le président: On ne peut rien substituer à la sécurité.

M. Stockdale: Rien. Dans le cas de l'île de Sable, je crois que vous devriez peut-être examiner la question d'un autre angle. L'île est très isolée.

Le président: Puis-je vous demander de prendre quelques instants pour préciser quelque chose qui semble sérieux et qui m'a fait sourciller ce matin? D'abord, s'agissant de la qualité des marins: la qualité, le niveau et l'accès à la formation ne sont pas comparables à ce qu'ils étaient il y a 15 ou 20 ans. Que pouvons-nous faire? Avez-vous des suggestions en tant que professionnel, au-delà de vos responsabilités de pilote, quant à ce que nous pourrions faire pour mieux former les marins canadiens? Si vous dites que d'ici cinq, six ou sept ans, un assez grand nombre de marins vont quitter la profession, comment pourrions-nous combler ces postes sans recruter à l'étranger? Avez-vous des suggestions qui nous permettraient de recommencer à offrir une formation adéquate? Il doit y avoir 1 500 hommes et femmes au niveau ON-1 et ON-2. Ce ne sont pas des capitaines. Ils sont rarement promus au grade de capitaine.

Que pouvons-nous faire? Cela semble poser un problème. La question m'intéresse parce que mon fils est concerné. Mais en dépit de cela, comment est-ce que ce comité peut s'attaquer au problème et s'assurer que le Canada dispose de marins compétents qui savent agir en cas de crise et qui comprennent le besoin d'être très disciplinés lorsqu'on est sur la passerelle, et cetera?

M. Stockdale: Je ne peux que répéter que l'étude sur les ressources humaines dans l'industrie du transport maritime au Canada a abordé tous ces aspects-là. On a fait des recommandations.

Le président: Comme dans le cas de tout rapport, il faut une interprétation.

Mr. Stockdale: There must be a commitment from the start to finish training. You cannot produce a competent expert ship master or pilot unless you start at the high school age, 18 years old, and unless you start with properly ordered training. I put the emphasis on what you might call *ab initio* training, rather than trying to make the point that we are now going into expensive simulation training of senior officers. The money needs to go into the initial training, and it must be done well. We must start again and repair the chain from start to finish, from deckhand to master and from engine room cleaner to chief engineer. The chain of training and promotion must be repaired.

Our problem in Canada has to do with the layoffs when many people left the industry. We lost people of a certain age. If you notice, you will see there is a certain age group missing from the demographics. I am the front end of a bulge that will retire within the next five years, which is when the most senior people will go. I do not think the attitude in the industry is toward training. I think the attitude in the industry is toward an appearance of safety. There is a great deal of paperwork, checklists, non-reliance on the professionalism of the crews, making certain that the paper trail in the case of an accident leads right past the company offices and to the ship.

The only advice I could give you would be that he must start at the beginning.

The Chairman: Do you mean he should start on watch-keeping training?

Mr. Stockdale: Yes, and move the money from expensive simulators into initial training. That is where the limited funds are needed.

The Chairman: Would it be an enhancement to young Canadian men and women, if they were able to complete this circuit of training, academic as well as practical, to be rewarded at the end with a Bachelor of Science degree?

Mr. Stockdale: Yes, for some it would be useful; it could be a bachelor of nautical sciences. Other countries have tried it. I do not know that it does any good for the industry. It would provide nautical school teachers of probably a better quality than we have now. As a general rule, a Bachelor of Science for operating ships would not be required, no.

The Chairman: The location of the nautical institute at Port Hawkesbury did little to enhance training. My sense about it is that it could have been quite an instrument had it remained here in the Halifax area.

Mr. Stockdale: Yes, I agree with you.

The Chairman: Captain Rae, would you care to comment? This is very important and I think of it in terms of safety. We do not want an unsafe bump in our Maritime history.

M. Stockdale: Dès le début, il faut un engagement pour terminer la formation. On ne peut pas former un capitaine compétent ou un pilote à moins de commencer dès l'âge de 18 ans, dès l'âge de l'école secondaire, et à moins d'offrir une formation bien structurée. Je mets l'accent sur ce que l'on pourrait appeler peut-être la formation initiale, au lieu de mettre l'accent sur le fait que nous nous dirigeons vers des simulateurs très coûteux pour former les officiers supérieurs. L'argent doit être investi dans la formation initiale et cette formation doit être bien faite. Nous devons recommencer et réparer la chaîne du début à la fin, du manoeuvre au capitaine et du manoeuvre de la salle des machines au chef mécanicien. La chaîne de la formation et des promotions doit être réparée.

Notre problème ici au Canada est lié aux mises à pied; beaucoup de gens ont quitté l'industrie. Nous avons perdu des gens d'un certain âge. Si vous regardez bien, vous verrez qu'au plan démographique, il manque un certain groupe d'âge. Je suis un des premiers d'une vague de gens qui vont prendre leur retraite d'ici cinq ans, et c'est à ce moment-là que les gens les plus expérimentés vont partir. Je ne pense pas que l'industrie s'intéresse beaucoup à la formation. L'industrie, à mon avis, travaille pour maintenir une apparence de sécurité. Il y a beaucoup de paperasserie et de listes de contrôle; on ne se fie pas au professionnalisme des équipages et on essaye de s'assurer qu'en cas d'accident, tous les documents mènent au navire et non pas aux bureaux de la compagnie.

Le seul conseil que je puisse vous donner, c'est qu'il doit commencer par le commencement.

Le président: Vous voulez dire par là qu'il doit commencer comme officier de quart?

M. Stockdale: Oui, et il faut transférer l'argent qui est investi dans des simulateurs coûteux à la formation initiale. C'est là où on a besoin d'argent.

Le président: Est-ce que ce serait avantageux pour les jeunes Canadiens et Canadiennes de pouvoir compléter cette formation académique et pratique et, à la fin, de pouvoir obtenir un baccalauréat en sciences?

M. Stockdale: Oui, pour certains, cela pourrait être utile. Il pourrait s'agir d'un bac en sciences nautiques. D'autres pays ont fait cette expérience. Je ne sais pas si un tel programme est bénéfique pour l'industrie. Il nous permettrait d'avoir de meilleurs professeurs de sciences nautiques que nous n'en avons à l'heure actuelle. En général, il ne serait pas nécessaire d'avoir un bac en sciences pour pouvoir naviguer.

Le président: Le fait d'avoir l'institut nautique à Port Hawkesbury a peu amélioré la formation. J'ai l'impression qu'il aurait été très utile si on l'avait laissé ici dans la région de Halifax.

M. Stockdale: Oui, je suis d'accord avec vous.

Le président: Voulez-vous faire des commentaires, capitaine Rae? La question est très importante et je l'envisage du point de vue de la sécurité. Nous ne voulons pas avoir une période d'insécurité dans notre histoire maritime.

Mr. Stockdale: Despite the fact that we are late in the game, I do not think we should start throwing money at the later stages of training any more. We should take our medicine and start anew, right from the beginning, training people properly from the starting gate.

The Chairman: Would you see that as a federal-provincial industry? I mean a management and personnel effort combined, a united effort?

Mr. Stockdale: Yes, and I think it can be done. Some companies are doing it. The last ship on which I was ice advisor, which I got off on Sunday, there were two Canadian cadets onboard. This was a flag of convenience tanker, which was well run and well operated. They were receiving excellent, first-class training. It happens that we are able to train by this method, but there is not enough of it. We do not have enough of our own ships to train; but there are ways and means of doing it, it is just that we should do more of it.

The Chairman: Was that a Canadian-owned foreign registered vessel?

Mr. Stockdale: No, it was Indian owned. It was serving the Ultramar refinery in St. Romuald. Ultramar requires very high standards.

The Chairman: My point in asking was that while a lot of our difficulties come from foreign flag ships, unfortunately, that brand or stigma is no longer generally applicable. As a rule, these ships are efficient, usually very modern and quite new. They have to be, in order to be economic, efficient and to make money. It is unfortunate that every ship flying a foreign flag is deemed to be a tramp steamer, which is certainly not the case.

Mr. Stockdale: No, that is not true. We are in an international market now. I am quite sure that Canadians trained that way would have no trouble finding work in the international market, either on Canadian-owned flag of convenience ships or on foreign-owned flag of convenience ships. If we train the people, they will find employment in today's market. There is no doubt about that.

Mr. Rae: We came up through the apprenticeship program. I went to nautical college and was apprenticed on a variety of ships before getting my first certificate. The difficulty we have, as Alan pointed out, is that we do not have a huge variety of Canadian-owned ships. Many cadets from some of the Canadian colleges are being put on foreign ships to get the experience on a variety of ships, ships such as chemical tankers, container ships and bulk carriers. They are getting a well-rounded experience. This is the emphasis that we should be going after.

I know the West Coast industry has a mentor system which supports Canadians going on foreign ships. Salaries are subsidized. There is some kind of leave schedule arranged so that conditions are close to those in Canada. In this way, the person gets a variety of experience and training. We do not have the domestic fleet to absorb all these people.

M. Stockdale: Même s'il est un peu tard, je pense qu'il faut arrêter de consacrer des fonds aux dernières étapes de la formation. Il faut avaler la pilule et recommencer à zéro et donner aux étudiants une bonne formation dès le début.

Le président: Pensez-vous que le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux doivent collaborer pour faire cela? Je pense à un effort conjoint des deux niveaux de gouvernement dans le domaine du personnel et de la gestion.

M. Stockdale: Oui, et je pense que c'est possible. Certaines compagnies le font. Sur le dernier navire où j'étais conseiller en matière de glace, et dont j'ai débarqué dimanche, il y avait deux cadets canadiens à bord. C'était un pétrolier naviguant sous un pavillon de complaisance, et il était bien géré. Les cadets recevaient une formation excellente, de première qualité. Il est possible de faire de la formation de cette façon, mais on n'en fait pas assez. Nous n'avons pas assez de navires pour faire de la formation; mais il est possible d'en faire autrement. La seule chose, c'est qu'il faut en faire davantage.

Le président: Est-ce qu'il s'agissait d'un navire canadien enregistré à l'étranger?

M. Stockdale: Non, c'était un navire indien qui desservait la raffinerie Ultramar à Saint Romuald. Ultramar a des normes très élevées.

Le président: Si j'ai posé la question, c'est parce que, même si, malheureusement, on pense que beaucoup de nos problèmes sont dus aux navires battant pavillon étranger, cette notion ne s'applique plus de façon générale. Généralement, ces navires sont efficaces et habituellement ils sont très modernes et assez neufs. Il faut qu'ils le soient, afin d'être efficaces et rentables. Il est malheureux qu'on ait tendance à considérer que chaque navire battant pavillon étranger est un tramp, car ce n'est pas vrai.

M. Stockdale: Non, en effet. Nous faisons partie d'un marché international de nos jours. Je suis assez sûr que les Canadiens formés de cette façon n'auront pas de mal à se trouver un emploi dans n'importe quel pays, soit à bord de navires canadiens battant pavillon de complaisance, soit à bord de navires étrangers battant pavillon de complaisance. Si les gens sont formés, ils se trouvent un emploi dans le marché actuel. Cela ne fait aucun doute.

M. Rae: Nous sommes passés par le programme d'apprentissage. J'ai fréquenté le collège nautique et j'ai fait un stage à bord de différents navires avant d'obtenir mon premier certificat. Comme Alan l'a souligné, le problème c'est qu'il n'y a pas une grande variété de navires de propriété canadienne. Beaucoup de cadets de certains des collèges canadiens acquièrent de l'expérience à bord de différents navires étrangers, comme les tankers de produits chimiques, les navires porte-conteneurs et les vraquiers. Ils obtiennent ainsi une expérience bien diversifiée. C'est ce qu'il faut rechercher.

Je sais que sur la côte ouest, l'industrie a créé un système de mentors pour soutenir les Canadiens qui travaillent à bord de navires étrangers. Les salaires sont subventionnés. Il y a des congés qui ressemblent à ceux du Canada. De cette façon, le cadet obtient une expérience et une formation diversifiées. La flotte canadienne ne peut pas absorber tout ce monde.

Senator Roberge: What are the hours of work on a ship?

Mr. Stockdale: Do you mean for the crew or for me?

Senator Roberge: For the pilots.

Mr. Stockdale: Our system in Halifax works eight days on and six days off. During the eight days on, you are on call. You are on call from 10 o'clock on Monday morning until 10 o'clock the following Monday morning, which accounts for eight days, and you go any hour you are required. There are 168 hours in the week and they can choose whichever ones they want to use.

Senator Roberge: What is the longest time that you have worked non-stop?

Mr. Stockdale: As a pilot or as a master?

Senator Roberge: As a pilot.

Mr. Stockdale: About 25-26 hours.

Senator Roberge: Is there not a danger in terms of safety?

Mr. Stockdale: Yes. I have stopped doing it.

Senator Roberge: What about the others, are they doing that?

Mr. Stockdale: No. We have a rule that at 15 hours you should seek rest. It think it is eight to nine hours of rest. The law states that at 18 hours you are making yourself liable if you do not book off. The watch-keeping rules state 18 hours. After 15 hours, or slightly less or slightly longer, a pilot will call in and say, "I am taking nine hours rest."

Senator Roberge: Is there one pilot per ship?

Mr. Stockdale: Sometimes there are two; on large crude oil carriers there are two pilots.

Senator Roberge: Is that automatic?

Mr. Stockdale: Yes. It is at the request of the oil company, not at the request of the pilotage authority.

Senator Roberge: On other types of ships which transport dangerous goods, do they have any regulations like that?

Mr. Stockdale: No. The most dangerous ships are the chemical tankers carrying extraordinary stuff. They are usually very small, coastal tanker size ships.

Senator Roberge: Are there any recommendations that you would like to make to this committee based on the hours of operation or the hours that you are on watch duty?

Mr. Stockdale: The industry is forever pressing for more. The only recommendation I would make to this committee is in Halifax we are doing about as many hours as we should be doing. The system is working. The problem is that every year our hours only amount to, perhaps, between 1,400 and 1,600 hours. People look at it from the point of view of an office job. What I would

Le sénateur Roberge: Quelles sont les heures de travail à bord d'un navire?

M. Stockdale: Vous parlez des heures de travail pour l'équipage ou pour moi?

Le sénateur Roberge: Pour les pilotes.

M. Stockdale: À Halifax, notre régime est huit jours de travail et six jours de repos. Pendant les huit jours de travail, on est en disponibilité à partir de 10 heures le lundi matin jusqu'à 10 heures du matin le lundi suivant. Cela fait huit jours, et il faut aller travailler à n'importe quelle heure. La semaine compte 168 heures, et on peut vous appeler pour travailler pendant n'importe laquelle de ces heures.

Le sénateur Roberge: Quelle est la période la plus longue pendant laquelle vous avez travaillé sans pause?

M. Stockdale: En tant que pilote ou capitaine?

Le sénateur Roberge: En tant que pilote.

M. Stockdale: Environ 25 ou 26 heures.

Le sénateur Roberge: Ce n'est pas un peu dangereux?

M. Stockdale: Oui. Je ne fais plus cela.

Le sénateur Roberge: Et les autres, est-ce qu'ils travaillent des heures pareilles?

M. Stockdale: Non. Il y a une règle qui prévoit qu'après 15 heures de travail, il faut demander du repos. Je pense que la période de repos est de huit à neuf heures. La loi prévoit qu'après 18 heures de travail, on risque d'être tenu pour responsable si on ne prend pas un repos. Les règles concernant les officiers de quart prévoient une période de 18 heures. Après 15 heures, plus ou moins, un pilote va appeler pour dire qu'il prend neuf heures de repos.

Le sénateur Roberge: Y a-t-il un pilote par navire?

M. Stockdale: Il y en a parfois deux; sur les grands pétroliers qui transportent le pétrole brut, il y en a deux.

Le sénateur Roberge: C'est automatique?

M. Stockdale: Oui. Cela se fait à la demande de la compagnie pétrolière, et non pas à la demande de l'administration de pilotage.

Le sénateur Roberge: Est-ce que les autres types de navires qui transportent les produits dangereux ont des règlements semblables?

M. Stockdale: Non. La situation la plus dangereuse est celle des pétroliers de produits chimiques qui transportent des produits bizarres. En général, il s'agit de petits pétroliers du genre de ceux qui font du cabotage.

Le sénateur Roberge: Avez-vous des recommandations à faire au comité concernant les heures de travail ou les heures de travail des officiers de quart?

M. Stockdale: L'industrie en demande toujours davantage. La seule chose que je dirais au comité c'est qu'à Halifax nous faisons à peu près le bon nombre d'heures. Le système fonctionne bien. Le problème c'est qu'à chaque année nos heures de travail ne totalisent qu'entre 1 400 et 1 600 heures. Les gens comparent notre travail à un travail de bureau. Je tiens à ce que le comité

like this committee to understand, as well as everybody in the shipping industry who does not seem to understand, is that the hours are at the choice of the client and you are working a 168-hour week. You may work six hours there, four hours there. You may be awake all one night and be expected to sleep during the day and then be awake all the next night and all the next day. You get what is called a circadian rhythm problem.

My opinion is that at about 1,500 or 1,600 hours a pilot operating in our class of operation is about pushed to the limit. We are resisting calls from the industry to do more. They request, for instance, that we do 2,500 hours a year, something which we are not prepared to do.

The Chairman: The system is chief mate, followed by the second and third mates. Chief mate is precisely what it implies. He does the loading and unloading and he does the cleaning in between. He also stands watch. To clean up after an oil cargo to acceptable standards for receiving chemicals is a two and a half to three-day proposition. Loading chemicals is a two to three day proposition. It is my understanding that is the mate's responsibility. The old man gets his eight hours of sleep whenever he wants if, but the mate cannot. He is lucky if he gets an hour or two. I have never heard anybody complain because if you complain you will lose your job. They can always find somebody who can do it. The fact of the matter is you have first officers serving in these capacities that are sound asleep standing up and who do not even realize they are asleep. When you look in from the well deck into the pump room and you see a fellow standing there, you assume he is alive and well. Maybe he is not.

I do not know how to correct that. Would it help to make the work of a chief mate who is loading and discharging day work? You could have a first, second, and third mate, which eases some of the burden in that you have somebody to stand your watch. There is really not any way around it, is there?

Mr. Stockdale: Captain Rae just mentioned the deck watch regulations. We have regulations to prevent over-extension of hours. I believe it is 18 hours in one calendar day.

The Chairman: They must rest six hours in any 24.

Mr. Stockdale: You know them better than me.

The Chairman: No, I do not know better than you, that is why I am asking. We were told yesterday it was six hours in 24.

Mr. Rae: That is correct, that is for the first day, but then the subsequent day you must give him eight hours rest. You cannot continually work them.

comprene bien, ainsi que tous ceux de l'industrie de la navigation qui ne semblent pas comprendre, que les heures de travail sont à la demande du client et que la semaine compte 168 heures de travail précises. On va peut-être travailler six heures à un moment donné et quatre heures à un autre moment. On sera peut-être tenu de travailler toute la nuit et ensuite de dormir pendant la journée pour pouvoir travailler pendant toute la nuit et toute la journée. Un tel régime finit par causer un problème de rythme circadien.

À mon avis, le maximum dans notre catégorie est d'environ 1 500 ou 1 600 heures de travail pour un pilote. Nous résistons aux demandes de la part de l'industrie pour en faire davantage. On nous demande, par exemple, de faire 2 500 heures par an. Nous refusons de le faire.

Le président: Selon le régime de travail, nous avons un capitaine en second suivi d'un deuxième lieutenant et d'un troisième lieutenant. Le capitaine en second fait exactement ce que son titre implique. Il s'occupe du chargement et du déchargement des cargaisons et il fait le nettoyage. Il est également officier de quart. Il faut compter deux jours et demi à trois jours pour bien nettoyer la cale après une cargaison de pétrole pour pouvoir y charger des produits chimiques. Le chargement des produits chimiques prend entre deux et trois jours. Je crois savoir qu'il s'agit d'une responsabilité du capitaine en second. Le capitaine peut dormir pendant huit heures s'il le souhaite, mais ce n'est pas le cas du capitaine en second. Il a de la chance s'il arrive à dormir pendant une heure ou deux. Je n'ai jamais entendu des plaintes, car on si on se plaint, on perd son emploi. Il est toujours possible de trouver quelqu'un qui peut faire le travail. Il y a des capitaines en second qui dorment debout pendant qu'ils s'acquittent de ces tâches et qui ne savent même pas qu'ils dorment. Si on est sur le pont du coffre et qu'on voit quelqu'un dans la chambre des pompes, on tient pour acquis qu'il est bien vivant. Ce qui n'est peut-être pas le cas.

Comment y remédier? Serait-ce une bonne chose de faire travailler de jour le second qui charge et décharge? On pourrait avoir un second, un deuxième lieutenant et un troisième lieutenant, ce qui faciliterait un peu la tâche parce qu'il y aurait quelqu'un pour faire votre quart. Est-ce qu'il n'y a vraiment pas moyen d'y remédier?

M. Stockdale: Le capitaine Rae vient tout juste de parler de la réglementation sur les heures de quart. Nous avons une réglementation pour éviter qu'on ne travaille trop longtemps. Je crois qu'il est question de 18 heures par journée civile.

Le président: Ils doivent avoir six heures de repos sur 24.

M. Stockdale: Vous le savez mieux que moi.

Le président: Non, je ne le sais pas mieux que vous, c'est pourquoi je pose la question. On nous a dit hier que c'était six heures sur 24.

M. Rae: C'est juste, et c'est pour le premier jour, puis pour les jours suivants on doit leur accorder huit heures de repos. On ne peut pas les faire travailler sans arrêt.

The Chairman: Can you imagine your mate coming in and saying, "Listen, old man, I have had it. I am going to bed for eight hours and you get out. It is only 22 below now, it is not too bad. We have 14 lines there which need to be ice free before we dare put steam on them." You know where you are going, buddy.

Mr. Stockdale: Yes, indeed.

The Chairman: What is the answer? It is safety that we are concerned with here. What is the answer? If there is not an answer, then there is not an answer.

Mr. Stockdale: This is a problem which I have not touched in my presentation.

The Chairman: I am asking not about your present responsibilities but as a professional seaman.

Mr. Stockdale: In many cases, they are working too long, there is no doubt about that. I can only suggest that the application of the deck watch regulations would probably remove a lot of problems.

The Chairman: They would remove your job as well.

Mr. Stockdale: The application of these regulations must be made from outside.

The Chairman: That pressure must come from outside.

Mr. Stockdale: It must come from the government. If they wish those rules to be applied, then it must come from outside. Right now, the jobs are still tight.

The Chairman: It is not a problem that the guild or the union can cure.

Mr. Stockdale: I think the crew accept it as a matter of course; it is not something about which they complain to the guild. It just goes with the job, as it has for generations.

The Chairman: Since the days of sail.

Mr. Stockdale: It is not new. Whether it is dangerous operating a tanker or not, I do not know. I would suspect, as you suggest, that it would be dangerous. However, if the Department of Transport cared to apply the law, then perhaps it would improve safety. But, again, they are constrained themselves.

The Chairman: Chasing them back and forth up the St. Lawrence River this time of year is not a very pleasant spot for a mate.

Mr. Stockdale: No.

Senator Adams: You are familiar with the fact that we have more ships going up to the Arctic every year. I do not think the Government of Canada has any regulations concerning those ships coming into the Arctic. They do not even need to have pilots. Do you agree with that? I do not know if you are familiar with the Arctic or not. One accident happened last summer on Victoria Island, around Cambridge Bay, when a ship ran into a sandpit.

Le président: Imaginez un peu que le second vienne vous dire: «Écoute, vieux, j'en ai assez. Je vais me coucher pendant huit heures et toi tu sors. Il fait seulement -22, ce n'est pas si mal. Il y a 14 cordages à déglacer avant qu'on puisse penser à faire route. Tu sais ce que tu as à faire, mon pote.»

M. Stockdale: Oui, c'est certain.

Le président: Que répondre? Si c'est la sécurité qui nous préoccupe, que faire? S'il n'y a pas de solution, il n'y en a pas.

M. Stockdale: C'est un problème que je n'ai pas abordé dans mon exposé.

Le président: Je ne parle pas de vos responsabilités actuelles; je veux savoir ce que vous en pensez en tant que marin professionnel.

M. Stockdale: Dans bien des cas, ils travaillent de trop longues heures, cela ne fait aucun doute. Ce que je peux dire, c'est que si l'on appliquait la réglementation concernant les heures de quart, on ferait sans doute disparaître beaucoup de problèmes.

Le président: On ferait aussi probablement disparaître votre poste.

M. Stockdale: L'application de cette réglementation doit se faire de l'extérieur.

Le président: Cette pression doit s'exercer de l'extérieur.

M. Stockdale: Elle doit venir du gouvernement. S'il veut que ces règlements soient appliqués, cela doit se faire de l'extérieur. Pour l'instant, les emplois sont encore rares.

Le président: Ce n'est pas un problème que le syndicat peut régler.

M. Stockdale: Je pense que l'équipage l'accepte comme allant de soi; ce n'est pas une chose dont on va se plaindre auprès du syndicat. Cela fait partie du travail, depuis des générations.

Le président: Depuis l'époque de la navigation à voile.

M. Stockdale: Ce n'est pas nouveau. Quant à savoir s'il est dangereux ou non de travailler à bord d'un pétrolier ravitailleur, je ne sais pas. Je serais porté à penser, comme vous l'avez laissé entendre, que ce serait dangereux. Toutefois, si le ministère des Transports se donne la peine de faire appliquer la loi, on pourrait alors améliorer la sécurité. Mais, encore là, eux aussi sont soumis à des contraintes.

Le président: Leur donner la chasse en descendant et en remontant le Saint-Laurent à cette époque-ci de l'année, ce n'est pas une tâche bien agréable pour un second.

M. Stockdale: Non.

Le sénateur Adams: Vous savez qu'avec chaque année qui passe nous avons de plus en plus de navires qui vont dans l'Arctique. Je ne pense pas que le gouvernement du Canada ait pris des règlements concernant la présence de ces navires dans l'Arctique. Ils n'ont même pas besoin de faire appel aux services de pilotes. Êtes-vous d'accord là-dessus? Je ne sais pas si vous connaissez l'Arctique ou non. Il s'est produit un accident l'été

They were there for over two weeks. The crew wanted to get out of that sandpit.

The Government of Canada does not have any regulations up there, according to our one witness from Montreal. The water is deep enough and as long as the captain knows what he is doing, a pilot is not needed up there for the cruise ships.

Mr. Stockdale: I have been to the Arctic. I was first mate of the *MV Arctic*. I do not know whether you know the ship. You are quite right, there are no pilots up there. I would think it would be up to the territorial government or the public interest to call for a pilotage service. Of course, going into Strathcona Sound, the captain himself put the ship alongside, but there was extremely deep water all the way to the dock and it did not present a particular problem. Mind you, he did run into it one time and we had to repair a hole in the bow. But it is not a particular problem. A pilot service usually is established as a result of public insistence.

Mr. Rae: For a foreign vessel to enter any Canadian water, they must on the East Coast comply with ECREG. For the Arctic, they must comply with NORREG. The master must make a declaration that he has the most recent and up-to-date Canadian charts on board his vessel for the intended passage. That is a statutory requirement on the ship.

The trouble in the Arctic is that you have such a small amount of actual shipping it is very costly to survey. That is because you only have a small operating envelope when you can actually get survey teams in and out. As a consequence, when you do get charting, some of it could be just very much of a reconnaissance nature. You might have soundings that are a mile apart. There have been a few shoals found the hard way up there.

Those are some of the unique features of the Arctic.

The Chairman: I wonder if you are prepared to lend us that tape for a short period of time. We will entrust it to our clerk.

I would like to welcome our next witness, Mr. Peter Turner, the Harbour Master at Saint John.

Mr. Peter Turner, Harbour Master, Saint John Port Corporation: Honourable Chairman and honourable committee members, thank you for the opportunity that you have given to me to address you on the matter of safety and security in the transportation industry. My brief to you will only refer to matters that deal with the marine industry.

I hold a Certificate of Competency as a Master of a Foreign Going Steamship. My career in the marine industry has spanned some 35 years. My experience has included sailing in cargo ships, passenger ships, bulk carriers, supply vessels in world trades, and supply vessels and offshore units in the Canadian Arctic. I have been employed as a Harbour Master in Prince Rupert, British Columbia and Saint John, New Brunswick for the past six and a half years.

dernier à l'Île Victoria, près de Cambridge Bay, quand un navire s'est échoué sur un banc de sable. Ils sont restés là pendant plus de deux semaines. L'équipage voulait sortir de ce banc de sable.

Le gouvernement du Canada n'a aucun règlement à ce propos, selon notre témoin de Montréal. L'eau est assez profonde et tant que le capitaine sait ce qu'il fait, les paquebots de croisière n'ont pas besoin là-bas d'avoir un pilote.

M. Stockdale: Je suis allé dans l'Arctique. J'étais capitaine en second sur le *NM Arctic*. Je ne sais pas si vous connaissez ce navire. Vous avez bien raison, et il n'y a pas de pilotes là-haut. Il me semble qu'il reviendrait au gouvernement territorial d'exiger un service de pilotage dans l'intérêt public. Bien sûr, dans la baie Strathcona, le capitaine lui-même a mis le navire le long du bord, et comme l'eau était extrêmement profonde sur tout le passage menant au quai cela n'a pas posé de difficulté particulière. Bien sûr, il est entré dedans une fois et nous avons dû réparer une brèche dans la proue. Mais ce n'était pas un problème particulier. Habituellement, on établit un service de pilotage quand la population insiste.

M. Rae: Pour qu'un navire étranger puisse entrer dans les eaux canadiennes, il faut, sur la côte est, respecter la réglementation qui s'y applique. Pour l'Arctique, il faut respecter la réglementation correspondante. Le capitaine doit faire une déclaration selon laquelle il a à bord les cartes marines canadiennes les plus récentes et les plus à jour pour effectuer le déplacement prévu. C'est une exigence réglementaire.

Le problème tient au fait que dans l'Arctique le trafic maritime y est si faible que les opérations de sondage sont très coûteuses. C'est parce qu'on dispose d'un très petit budget de fonctionnement quand on détache des équipes de sondage sur place. Par conséquent, quand on dresse des cartes, il peut dans certains cas ne s'agir que de documents de reconnaissance. On peut avoir des mesures de profondeur distantes d'un mille. Il est arrivé là-bas qu'on découvre des hauts-fonds à ses propres dépens.

Ce sont là quelques-unes des particularités de l'Arctique.

Le président: Je me demande si vous accepteriez de nous prêter la bande quelque temps. Nous la confierons à notre greffier.

J'aimerais accueillir notre prochain témoin, M. Peter Turner, maître de port à St. John's.

M. Peter Turner, maître de port, Société du port de St. John's: Honorable président, honorables membres du comité, merci de me donner l'occasion de vous parler de la sécurité dans le secteur du transport. Je me limiterai au secteur maritime.

Je suis titulaire d'un certificat de capacité en ma qualité de commandant d'un navire au long cours. J'ai travaillé pendant 35 ans dans la marine. J'ai navigué à bord de navires de charge, de navires à passagers, de vraquiers, de navires ravitailleurs pour le commerce international, ainsi que de navires de ravitaillement et d'unités hauturières dans l'Arctique canadien. J'ai travaillé comme directeur de port à Prince Rupert, en Colombie-Britannique, et je suis à Saint John, au Nouveau-Brunswick, depuis six ans et demi.

Over the past 35 years, I have seen huge changes in the transportation industry, particularly where it relates to ships and shipping.

Modernization of ships and cargo handling equipment has resulted in reduced manning, shorter periods of time in ports for vessels, and the development of cargo equipment which far exceeds the requirements that were in place in the early 1960s. The advent of containerization, large crude oil carriers, VLCCs, ULCCs, specialized product carriers, and ships specially built for the cruise industry have caused the development of the port industry to such an extent that the equipment used today for handling cargo would not be recognized by stevedores and longshoremen of the 1960s. While these developments have gone ahead, the quantity of cargo leaving the ports for other destinations has increased considerably. At the same time, the numbers of vessels and the size of their crews has decreased.

Overall, the increased efficiency in the ships and ports has resulted in a decrease in the numbers of those employed both on board and ashore. From the point of view of those companies engaged in the cargo handling industry and in the marine transportation industry, these economies are profitable. Nevertheless, there are concerns, particularly with respect to fatigue of the operators and the associated stress which such efficiencies produce.

Worldwide reviews of the acts and regulations which are governing the marine industry are long overdue. Canada, in its review process of the Canada Shipping Act and the consolidation and review of the associated regulations, is well on its way to being a leader in the international marine industry. The process being developed for the review of the acts and regulations, with both the Canadian Marine Advisory Council and hearings such as these, give the opportunity for our government to develop the regulations in such a way that they are both comprehensive and, above all, workable. Canada's participation in the International Maritime Organization's Conventions and the adoption of those conventions has necessitated changes in the understanding that those employed in the marine industry have of their own operations, and the need for the review and modernization of the regulations, standards and the act itself.

The Canadian marine industry has been keen to adopt deregulation. Unfortunately, deregulation will also apply to a number of instances which deal with foreign flag vessels trading in Canada's ports. It is therefore necessary for certain regulations and parts of the act to be modified, but to remain in force.

The International Maritime Organization's Conventions, which are affecting the international marine industry, are in some cases not adaptable for use by the Canadian non-convention vessels. This should not preclude the Department of Transport making regulations which closely resembles the IMO conventions, and require that certain standards are met.

Au cours des 35 dernières années, j'ai été témoin de changements considérables dans le secteur du transport, surtout en ce qui a trait aux navires et à la marine marchande.

La modernisation des navires et des équipements de manutention des marchandises a réduit la main-d'oeuvre et abrégé les escales, sans compter qu'on a mis au point de l'équipement de manutention qui dépasse de loin les critères qui étaient en vigueur au début des années 60. L'arrivée des conteneurs, des gros pétroliers de brut, des très grands transporteurs de brut, des ultra gros porteurs de brut, des transporteurs spécialisés et des navires spécialement conçus pour la croisière a bouleversé le secteur portuaire à tel point que l'équipement de manutention de cargaison qu'on utilise aujourd'hui n'a rien à voir avec celui qu'utilisaient les débardeurs des années 60. Pendant que se produisait toute cette évolution, le volume des marchandises quittant les ports pour d'autres destinations diminuait considérablement. Parallèlement à cela, le nombre de navires et la taille des équipages diminuaient eux aussi.

Dans l'ensemble, l'efficacité accrue des navires et des ports a réduit le nombre de personnes employées à bord et à terre. Du point de vue des sociétés qui s'occupent de manutention des cargaisons ainsi que de celui du secteur du transport maritime, ces économies sont rentables. Cependant, des préoccupations ont surgi, notamment en ce qui concerne la fatigue des travailleurs et le stress inhérent à l'obtention de gains d'efficacité.

Il est plus que temps qu'on réexamine partout dans le monde les lois et les règlements qui régissent le secteur maritime. Le Canada, qui a entrepris de revoir la Loi sur la marine marchande et de refondre et d'examiner les règlements afférents, est en passe de devenir un leader dans le secteur maritime international. Ce processus d'examen de la législation et de la réglementation, par l'intermédiaire du Conseil consultatif maritime canadien et grâce à des audiences comme celles-ci, donne à notre gouvernement l'occasion de prendre des règlements qui sont à la fois complets et, d'abord et avant tout, applicables. La participation du Canada aux conventions de l'Organisation maritime internationale ainsi que l'adoption de ces conventions ont forcé ceux qui travaillent dans le secteur maritime à revoir leurs propres modes de fonctionnement et à faire ressortir la nécessité d'un examen et d'une modernisation de la réglementation, des normes et de la loi même.

Le secteur maritime canadien s'est empressé de recourir à la déréglementation. Malheureusement, celle-ci s'appliquera aussi dans divers cas mettant en cause des navires battant pavillon étranger qui fréquentent des ports canadiens. Il est donc nécessaire que certains règlements et certains passages de la loi soient modifiés et demeurent en vigueur.

Il arrive dans certains cas que les conventions de l'Organisation maritime internationale, qui ont une incidence sur le secteur maritime international, ne puissent être adaptées à l'intention des navires canadiens non parties à la convention. Le ministère des Transports ne devrait pas être empêché pour autant de prendre des règlements s'apparentant de très près aux conventions de l'OMI et qui exigeraient le respect de certaines normes.

With regard to dangerous goods, the Dangerous Goods Shipping Regulations made under the Canada Shipping Act refer to the IMO Code, otherwise known as the International Maritime Dangerous Goods Code, in respect of dangerous goods that are shipped by sea.

The Transportation of Dangerous Goods Act refers to all modes of transportation of dangerous goods, including those shipped within the inland waters of Canada. Where a shipper desires to ship his goods from some point in the interior of Canada, through a sea port and from there to international ports, some concerns must arise from the conflicts which may occur between the two acts.

For example, in certain cases, the placarding required for the Transportation of Dangerous Goods Act is not identical to that required under the IMDG Code. When complying with the Transportation of Dangerous Goods Act, while the goods are being transported by road or rail to the port, the placarding required will meet the requirements of the act, but may not be sufficient to comply with the IMDG Code.

While these differences may not be significant in themselves, the requirement to comply with one or both of the acts makes it difficult for the shipper or carrier to accept the goods with placarding that would not be acceptable to the appropriate authority.

Further to this, the requirements under the United States laws for the transportation of dangerous goods do not, in all cases, comply with either the IMDG Code or the Transportation of Dangerous Goods Act. Where an intermodal transfer of dangerous goods across borders occurs, it is necessary for the carriers and shippers to understand the differences between the acts, standards and regulations that are in place in both countries and the modes of transport.

The carriage requirements for dangerous goods in respect of segregation, packaging and stowage will differ, depending on the regulations consulted.

It is therefore essential that developments of standards and changes in regulations only occur after review of international and other national codes and regulations, which will have jurisdiction in transborder and intermodal movement of dangerous goods.

Concerning regulations for the prevention of pollution by garbage from ship, under Marpol 5 there is a requirement for ports to have a reception facility for international garbage. Environment Canada has identified international garbage as garbage coming from ships of a foreign country which is associated with foodstuffs. The disposal of international garbage in Canadian waters is forbidden. Environment Canada has allowed for the deep burial of international garbage in approved waste management facilities.

Pour ce qui est du transport des marchandises dangereuses, le Règlement sur le transport par mer des marchandises dangereuses établi en vertu de la Loi sur la marine marchande du Canada renvoie au Code de l'OMI, aussi connu sous le nom de Code maritime international des marchandises dangereuses, eu égard aux marchandises dangereuses qui sont transportées par mer.

La Loi sur le transport des marchandises dangereuses traite de tous les modes de transport des marchandises dangereuses, y compris celles expédiées par les eaux intérieures du Canada. Quand un expéditeur veut que ses marchandises partent d'un point donné à l'intérieur du Canada, passent par un port de mer pour atteindre des ports internationaux, il y a lieu de se préoccuper des divergences qui peuvent exister entre les deux lois.

Par exemple, dans certains cas, l'apposition de plaques exigée en vertu de la Loi sur le transport des marchandises dangereuses ne correspond pas aux exigences du Code maritime international des marchandises dangereuses. Quand on transporte des marchandises par chemin de fer ou par route jusqu'à un port, on peut en ce qui a trait à l'apposition de plaques se conformer tout à fait à la Loi sur le transport des marchandises dangereuses sans que cela soit suffisant pour respecter le Code maritime international des marchandises dangereuses.

Bien que ces différences puissent ne pas être importantes comme telles, l'obligation de respecter les deux lois fait qu'il est difficile pour l'expéditeur ou le transporteur d'accepter des marchandises signalées par des plaques qui ne seraient pas acceptables à l'autorité compétente.

De plus, les exigences contenues dans la législation américaine pour ce qui est du transport des marchandises dangereuses ne correspondent pas dans tous les cas à celles du Code maritime international des marchandises dangereuses ni de la Loi sur le transport des marchandises dangereuses. Quand, aux frontières, on procède à un transfert intermodal de marchandises dangereuses, il faut que les transporteurs et les expéditeurs saisissent les différences entre les lois, les normes et la réglementation en vigueur dans les deux pays et pour ce qui est de ses modes de transport.

Les exigences concernant le transport des marchandises dangereuses relatives au triage, à l'emballage et à l'entreposage de celles-ci diffèrent selon la réglementation consultée.

Il est donc essentiel, avant de concevoir des normes et de modifier la réglementation, de procéder à un examen des codes et de la réglementation nationaux et internationaux qui s'appliqueront au transfert intermodal et transnational des marchandises dangereuses.

Pour ce qui est de la réglementation visant la prévention de la pollution attribuable à des déchets provenant de navires, il existe aux termes de Marpol 5 une exigence selon laquelle les ports doivent être dotés d'une installation pour le dépôt d'ordures des transporteurs internationaux. Environnement Canada les définit comme étant des ordures provenant de navires d'un pays étranger et qui ont un rapport avec des denrées alimentaires. Il est interdit de jeter des ordures internationales dans les eaux canadiennes. Environnement Canada permet l'enfouissement en profondeur

These facilities are strictly regulated and are required to be monitored to ensure that pollutants do not enter the ground water or waterways of Canada. Municipalities, on the other hand, are responsible for accepting international garbage under these circumstances, and there are some questions as to the liability for any garbage which is landed from ships. Because of this situation, there is considerable difficulty in landing garbage from ships, and the holding of garbage on board can be both a health hazard and a temptation for the ship owner to dispose of this garbage illegally, either in Canadian waters or along with garbage which is accepted for landfill sites.

It is therefore essential to ensure that any departments making regulations in respect of garbage reception and disposal bear in mind the need for an approved facility to receive the required waste. Such regulations and standards require the coordination of various departments.

I shall next deal with IMO conventions in relation to the Canada Shipping Act and their regulations. There are a number of instances where the conventions of the IMO, to which Canada is a signatory, require that certain standards be met by the ships or shippers that are trading on an international basis. While the intent of these conventions is laudable, there are occasions where specifics from these conventions would not be capable of being regulated by Transport Canada for vessels which are not convention vessels. It is therefore essential that the transfer of the requirements for the conventions to the Canada Shipping Act regulations is both sensible and workable. It cannot be denied that the intent of the regulations is to ensure the safety of the vessels and the crews of those vessels, whether or not the vessel is a non-convention vessel engaged in home-trade voyages or is engaged in international voyages and complying with the conventions of the International Maritime Organization.

An example of this may be the requirement for the convention vessels to comply with the carriage of duplicate navigational lights and power supply systems capable of operating independently. The smaller non-convention vessels operating on coastal or home-trade voyages may not be able to comply with the requirements as designated by the regulations. The regulations made pursuant to the CSA are now reflecting this, following input from CMAC members.

Regulations under the Canada Shipping Act require that certain vessels above specified sizes are inspected by Transport Canada marine safety inspectors. There are also requirements under the Ports State Control Convention that the Transport Canada marine SAFETY inspectors inspect foreign vessels coming into Canadian waters. Such inspections are carried out by the inspectors in order to ensure that the ships are seaworthy, the crews are properly trained, and the specific vessels meet the requirements and standards of the convention and regulations.

d'ordures des transporteurs internationaux dans des installations approuvées de gestion des déchets.

Ces installations sont strictement réglementées et doivent faire l'objet d'une surveillance pour s'assurer que des polluants n'aboutissent pas dans les eaux souterraines ni dans les voies navigables du Canada. Les municipalités, par ailleurs, ont pour responsabilité d'accepter des ordures provenant de transporteurs internationaux dans ces circonstances, et des questions se posent quant à la responsabilité liée aux ordures débarquées de navires. Pour cette raison, il est extrêmement difficile de débarquer des ordures de navires, et la conservation d'ordures à bord peut poser un risque pour la santé et pourrait amener l'armateur à se débarrasser également de ses ordures soit dans des eaux canadiennes ou en les mêlant à d'autres ordures acceptées dans des décharges.

Il est donc essentiel de s'assurer que tout ministère qui prend des règlements concernant le débarquement d'ordures et leur évacuation tienne compte de la nécessité de l'existence d'installations approuvées pour accueillir les déchets en question. Cette réglementation et ces normes nécessitent la coordination de différents ministères.

Je vais maintenant parler des conventions de l'OMI ainsi que de la Loi sur la marine marchande du Canada et de la réglementation afférente. Il existe de nombreux cas où les conventions de l'OMI, dont le Canada est signataire, imposent certaines normes aux navires ou aux expéditeurs qui font du commerce international. Bien que l'intention de ces conventions soit louable, il arrive que le ministère des Transports ne puisse en réglementer tous les aspects notamment en ce qui concerne les navires qui n'appliquent pas la convention. Il est donc essentiel que le transfert des exigences relatives aux conventions dans la réglementation afférente à la Loi sur la marine marchande du Canada soit raisonnable et applicable. On ne peut nier que la réglementation vise à assurer la sécurité des navires et de leurs équipages, qu'il s'agisse ou non d'un navire n'appliquant pas la convention et qui fait du commerce intérieur ou qui fait des voyages internationaux et se conforme aux conventions de l'Organisation maritime internationale.

On pourrait en donner comme exemple l'obligation faite aux navires appliquant la convention de transporter à leur bord des doubles de feux de position et des systèmes d'alimentation électrique pouvant fonctionner indépendamment. Les petits navires qui n'appliquent pas la convention et font du cabotage ou du commerce intérieur peuvent ne pas être en mesure de se conformer à ces exigences. La réglementation établie en vertu de la LMMC en tient maintenant compte, sur l'avis fourni par le Conseil consultatif maritime canadien.

Les règlements établis en vertu de la Loi sur la marine marchande canadienne disposent que les navires au-dessus d'une certaine taille sont inspectés par des inspecteurs de Transports Canada affectés à la sécurité maritime. Ils sont aussi tenus en vertu de la Port State Control Convention d'inspecter des navires étrangers entrant dans les eaux canadiennes. Ils s'assurent ainsi que les navires sont en état de prendre la mer, que les équipages sont bien formés et que les navires respectent les exigences et les normes de la convention et des règlements.

Because there is a limit on the size of vessels to which these regulations apply, there are certain smaller vessels which are not required to be inspected by the marine safety inspectors. These uninspected vessels tend to be of poorer quality than vessels that are inspected. For example, commercial vessels with a gross tonnage of less than 15 and passenger vessels with a gross tonnage of less than five are not required to be inspected by the inspectors. The lack of inspections on vessels of this size has, on occasion, resulted in vessels being of substandard nature in respect of safety requirements that are normally placed on larger vessels.

Another concern is for unmanned barges which, until recently, have not been inspected at all. Since the concerns and standards of oil barges have been brought to the forefront, barges carrying oil with a gross tonnage of greater than 15 are intended to be inspected starting on February 28, 1998. Other barges which may be carrying various dangerous goods or other pollutant substances — not in bulk — are not inspected and have been subject to marine casualties.

It is therefore necessary that standards be introduced to cover the vessels which are of a lesser size than those vessels which are required to be inspected to ensure that minimum standards are met on any vessel which may be transporting goods that could be pollutants or hazardous to the environment.

My next topic concerns pleasure crafts and unregistered vessels. In the recent past, the data banks for the Registry of Vessels has reverted to Transport Canada Marine Safety from Canada Customs. While this accounts for a large number of vessels, it does not account for the majority of pleasure vessels which are used in Canadian waters, or for fishing vessels not required to be registered.

The intent of licensing a vessel was to account for the balance of the vessels which are not registered. In point of fact, this does not always follow. It has been found that vessels which are either registered or licensed and to which the marine services fee applies have been invoiced for the marine services fee, only to find that the vessel has been scrapped, sunk or has transferred ownership.

Vessels using port facilities, causing damage to port properties, or being abandoned on port properties are not always traceable. The system of licensing vessels which are not registered has been discussed at length for some years. It has been suggested that the Motor Vehicle Branches in the various provinces should take on the duties of licensing vessels, and this has stalled for a number of reasons.

For example, the province of British Columbia is unwilling to collect moneys on behalf of the federal government unless all those moneys are spent in the province of British Columbia. Part of the intention for licensing, when this was discussed, was for the collection of a portion of the marine services fees which could be attributed to pleasure crafts. If British Columbia insists on the requirement that the moneys remain in British Columbia, then the

Étant donné que ces règlements ne s'appliquent qu'aux navires d'une certaine taille, ceux qui sont plus petits ne sont pas soumis à l'inspection de ces employés. Les navires non inspectés sont généralement de moins bonne qualité que ceux qui le sont. Par exemple, les navires commerciaux ayant une jauge brute de moins de 15 tonnes et les navires à passagers ayant une jauge brute de moins de 5 tonnes n'ont pas à être inspectés. Il arrive à l'occasion que parce que ces navires ne sont pas inspectés, ils n'appliquent pas en matière de sécurité des normes aussi rigoureuses que celles qu'on impose normalement aux navires de plus grande taille.

Il est aussi préoccupant de penser que, jusqu'à tout récemment, les barges sans équipage n'étaient soumises à aucune inspection. Depuis qu'il a été question des barges pétrolières et des normes qui leur sont appliquées, il a été décidé d'inspecter à compter du 28 février 1998 les barges pétrolières ayant une jauge brute supérieure à 15 tonnes. D'autres barges qui peuvent transporter diverses matières dangereuses ou d'autres substances polluantes — qui ne sont pas en vrac — ne sont pas inspectées et ont déjà été impliquées dans des accidents maritimes.

Il est donc nécessaire d'établir des normes pour les navires moins grands que ceux qui sont tenus d'être inspectés afin de garantir qu'on respecte des normes minimales sur tous les navires qui peuvent transporter des marchandises pouvant polluer l'environnement ou constituer un danger pour celui-ci.

Mes prochains commentaires portent sur les embarcations de plaisance et les bâtiments non immatriculés. Tout récemment, on a transféré de Douanes Canada à la section de la sécurité maritime de Transports Canada les banques de données du Système d'immatriculation des navires. Ce système rend compte d'un grand nombre d'embarcations, mais il ne comporte aucun renseignement sur la majorité des embarcations de plaisance qui naviguent dans les eaux canadiennes, ou des navires de pêche qui ne sont pas tenus d'être immatriculés.

On avait voulu attribuer des permis afin de détenir des données sur les embarcations non immatriculées. En fait, ce n'est pas nécessairement ce qui s'est produit. On a constaté que des embarcations immatriculées ou visées par un permis et pour lesquelles des droits de services maritimes doivent être acquittés soit ont coulé, soit ont été envoyées à la casse ou ont changé de propriétaire.

Il n'est pas toujours possible de retracer les propriétaires d'embarcations qui utilisent les installations d'un port, qui les endommagent ou qui y sont abandonnées. Le système d'attribution de permis pour les embarcations non immatriculées fait l'objet de discussions détaillées depuis déjà plusieurs années. On a suggéré de confier cette responsabilité aux services provinciaux d'immatriculation automobile, mais ce projet a avorté pour diverses raisons.

Par exemple, la Colombie-Britannique n'est pas disposée à prélever des droits au nom du gouvernement fédéral à moins que les recettes ainsi obtenues soient dépensées dans cette province. Lorsqu'on avait discuté d'un programme d'attribution de permis, c'était pour pouvoir récupérer une partie des droits de services maritimes imputés aux embarcations de plaisance. Si la Colombie-Britannique insiste pour que l'argent ainsi prélevé

licensing and collection of marine services fees would result in no moneys being paid to the Department of Fisheries and Oceans.

The abandonment of vessels on port or Crown property becomes an expense for those who have the stewardship of that property, unless the ownership can be identified. Such abandonments are unsightly and can be hazardous to the environment. It is therefore necessary to formulate some system by which all vessels operating in the waters of Canada can be identified as to ownership, size and use. Such documentation and data banks must be able to reflect any changes in respect of the vessel or owner.

With regard to the licensing of small craft/pleasure craft operators, for a number of years the Canadian Marine Advisory Council and the Department of Transport have been reviewing the certification required for operators of fishing vessels, small vessels and pleasure crafts. It is axiomatic that education and, where practical, an examination in the operation of any equipment will reduce the likelihood of incidence which may involve injury or damage occurring by use of that equipment.

While it is accepted that if a person wishes to drive a vehicle, he or she must be examined to ensure that they can operate the vehicle safely, there is no such requirement for pleasure vessels. A person may purchase a vessel in the afternoon, put it in the water and operate it the following day, providing that that vessel meets the requirements of the licensing authorities. No training is necessary or required by law to ensure that the operator of such a vessel understands the limitation of the craft, or the expected actions of himself or other vessels. While this example may be considered to be extreme, it has been known to occur. *The Canada Gazette*, Part 1, dated February 22, 1997, has indicated that six regulations are being consolidated and a requirement for certification will be implemented.

Where search and rescue is required, it must be noted that a majority of incidents involve small vessels or pleasure craft. Cost reductions in the operation of the Canadian Coast Guard and the Canadian Coast Guard Auxiliary will result in a situation where search and rescue is not immediately available to a person calling for assistance on the water. It must also be borne in mind that following suitable education, the call for assistance is less likely.

Fishing vessel operators have been advised over a number of years that there will be a requirement for fishing vessel operators to have certificates of competency to identify their capability of handling fishing vessels. Fishing Masters I, II, III and IV have been designated as examinations for operators, dependent on the size of the fishing vessel that they wish to operate.

demeure dans cette province, le ministère des Pêches et des Océans ne recevra rien au titre des droits prélevés pour les services maritimes ou les permis.

L'abandon d'embarcations dans les ports ou sur une propriété de la Couronne finit par coûter cher à ceux qui en sont responsables, à moins qu'on ne puisse retrouver le propriétaire. Ces embarcations sont peu esthétiques et peuvent nuire à l'environnement. Il faut donc élaborer un système grâce auquel toutes les embarcations naviguant dans les eaux canadiennes pourront être identifiées, grâce auquel on pourra connaître le propriétaire, la taille et l'usage de l'embarcation. Ces renseignements et ces banques de données connexes doivent pouvoir être mis à jour.

Pour ce qui est de l'attribution de permis pour les exploitants de petites embarcations et d'embarcations de plaisance, depuis déjà plusieurs années, le Conseil consultatif maritime canadien et le ministère des Transports étudient les règlements touchant la certification des exploitants de bateaux de pêche, de petites embarcations et d'embarcations de plaisance. Il est évident que des cours et, si possible, un examen sur le fonctionnement du matériel permettront de réduire les dangers d'accidents pouvant causer des blessures ou des dommages.

Tout le monde reconnaît que celui qui veut conduire un véhicule automobile doit passer un examen pour s'assurer qu'il sait comment conduire de façon sécuritaire; cependant, il n'existe aucune exigence parallèle pour les embarcations de plaisance. Ainsi une personne peut acheter une embarcation un après-midi, la mettre à l'eau et s'en servir le lendemain, tant que cette embarcation est conforme aux exigences établies par les responsables des permis. Aucune formation n'est nécessaire ou exigée par la loi pour s'assurer que l'exploitant de l'embarcation comprend les limites de cette embarcation ou sait ce qu'il doit faire et comment il doit réagir face aux autres embarcations. On jugera peut-être que cela est extrême, mais ça s'est déjà produit. Dans la partie 1 de la *Gazette du Canada* en date du 22 février 1997, le gouvernement a indiqué que six règlements seront codifiés et que désormais il faudra que l'exploitant ait reçu un certificat.

Il est bon de signaler que dans la majorité des cas où sont sollicités les services de recherche et de sauvetage, l'embarcation en question est une embarcation de plaisance ou une petite embarcation. Puisque la Garde côtière canadienne et son auxiliaire cherchent à réduire leurs coûts d'exploitation, il se pourrait dorénavant que ces services ne soient pas disponibles immédiatement à celui qui demande de l'aide. Il faudrait également se rappeler que le recours à ces services sera probablement moins fréquent si l'exploitant a suivi un cours.

Depuis déjà un certain nombre d'années les exploitants de bateaux de pêche savent qu'on leur demandera un jour d'avoir des certificats faisant état de leur compétence. Les certificats de capitaine de bateau de pêche niveaux I, II, III et IV seront délivrés aux exploitants qui auront réussi les examens pertinents, le niveau du certificat dépendant de la taille de l'embarcation dont ils désirent être capitaine.

While the examination has been in place for a number of years, the regulation in requiring this certification for fishing vessels of less than 100 tonnes gross is still not in place. The consequence of these groups not having certification to operate vessels means that a large number of operators on the water may not know the requirements that are placed on them for seaworthiness, navigation and safety, and consequently will not know the intended movement of other vessels in their vicinity.

It is essential that the question of certification of operators is addressed, and that regulation requiring that operators have some form of licence or certificate of competency be enacted and enforced as soon as possible.

The next topic to which I wish to turn is standards of training, certification and watchkeeping for seafarers, or STCW - 1978. The IMO and the signatories of the Standards of Training Convention have done an excellent job in attempting to ensure that standards for safe manning and watchkeeping on board vessels is maintained at a high level. The result of the convention has been both an improvement in the standards of training from countries which previously had been regarded as less than adequate and the acknowledgement from other countries that the standard has improved.

Further development of new technologies has required that additional training take place. Cost of this training is borne in part or totally by the seafarer. The outline of the standards set by the Department of Transport has been fleshed out by those colleges where the training will take place. While it may be laudable to enhance the training standards to ensure that the Canadian seafarers have the best qualifications of any nation, it must be borne in mind that the standards required to be met by the convention are those by which the seafarer must be examined.

For example, it has been a requirement recently for first aid for seafarers to meet standards which are presently in excess of those required by the convention. The initial course, the Safety Orientated First Aid, SOFA, will enhance the seafarers' understanding of hazards, as well as the capability of dealing with injuries that occur on the job site. An advanced first aid course of 17 hours is also required to ensure that injuries that occur on the job site and beyond the capability of the SOFA first aider can be dealt with by someone on board the ship. This course is undertaken by the supervisors and senior watchkeepers for whom a Certificate of Competency is required.

There is now a third level of medical course, this being the medical care course, which the schools have identified as a 50-hour course, with three hours of examination. The Scandinavians and the Americans have recognized that this course can be completed in 45 hours. Could this be an attempt by the

L'examen existe depuis déjà un certain nombre d'années, mais il n'existe pas encore de règlements stipulant que ce certificat doit être également accordé pour les bateaux de pêche de moins de 100 tonnes de jauge brute. Puisque ces groupes ne sont pas tenus d'avoir un certificat pour exploiter un bateau de ce genre, bon nombre d'exploitants qui naviguent dans les eaux canadiennes ne connaissent peut-être pas les exigences au niveau de la navigabilité, de la navigation et de la sécurité, et ne connaîtront donc pas les manoeuvres prévues pour les autres embarcations à proximité.

Il importe donc que la question de la délivrance de certificats pour les exploitants soit réglée, et que les règlements exigeant des exploitants qu'ils détiennent un type quelconque de permis ou de certificat de compétence soient adoptés et entrent en vigueur le plus tôt possible.

J'aimerais maintenant passer aux normes qui régissent la formation, la certification et le travail par quart des gens de mer, ou ce qu'on appelle STCW - 1978. L'OMI et les nations signataires de la convention sur les normes de formation ont su assurer que des normes élevées en matière d'organisation du personnel et de la formation du personnel de quart à bord des navires étaient observées. Depuis la signature de la convention, nous avons noté une amélioration des normes de formation dans les pays où on avait jugé par le passé que cette formation était inadéquate, et la reconnaissance de la part des autres pays qu'il y a en fait eu une amélioration des normes.

De nouvelles techniques ont nécessité une formation plus poussée. Les coûts associés à cette formation sont assumés en partie ou intégralement par les gens de mer. L'ébauche des normes qui avait été proposée par le ministère des Transports a été peaufinée par les collègues qui assureront cette formation. Il est sans aucun doute louable d'améliorer les normes de formation afin d'assurer que les gens de mer canadiens ont les meilleures compétences possible, mais il ne faut pas oublier que ce sont les normes dont ont convenu les nations signataires de la convention qui feront l'objet de l'examen que devront réussir les gens de mer.

Par exemple, on demande depuis un certain temps aux gens de mer de respecter des normes en matière de premiers soins qui sont supérieures à celles mentionnées dans la convention. Le cours de base, qui s'intitule «Safety Orientated First Aid» ou SOFA, permettra aux gens de mer de mieux comprendre les dangers, et en fait de mieux être en mesure de composer avec les blessures qu'ils peuvent être appelés à soigner au travail. Un cours supérieur de premiers soins de 17 heures est également nécessaire afin d'assurer que les blessures au travail avec lesquelles celui qui a suivi les cours de secourisme SOFA ne peut pas composer seront traitées ou soignées par quelqu'un à bord de l'embarcation. Le cours est suivi par les surveillants et le personnel de quart supérieur, qui doivent recevoir un certificat de compétence.

Il existe maintenant un cours médical de troisième niveau, soit le cours de soins médicaux, qui, d'après les établissements qui offriront le cours, nécessitera 50 heures d'enseignement et un examen de trois heures. Les Scandinaves et les Américains ont convenu que ce cours pouvait être offert en 45 heures. S'agit-il là

colleges to ensure that training schedules meet requirements beyond the intent of the Department of Transport?

Another example of the training courses which are being set by the colleges are the courses for the Global Marine Distress and Safety Systems, or GMDSS. In 1992, the course was set as a one-week course. Those who completed the course had sufficient qualifications to undertake the operation of the equipment. The course has now expanded to a two-week course.

The time has come for the trainers to review their training schedules to ensure that the full required training is imparted in the minimum possible time. At the end of the course, if the candidate is unable to satisfy the examiner that he has gained sufficient knowledge, then the course can be retaken.

Four separate pieces of legislation relate to personal safety on and around ships. The Canada Labour Code directs safety on federal property. The Occupational Health and Safety Act legislates for provincial property and operations. The Marine Occupational Safety and Health Act and the Safe Working Practices Regulations are made in respect of ships' crews and those working in the vicinity of ships. There are grey areas where these pieces of legislation cross borders. In these cases, either more than one jurisdiction demands compliance or none do.

In order for operators to understand their obligations and comply with the safety requirements, it is essential the lines of demarcation for responsibility be clearly drawn or that the responsibility be placed on one jurisdiction.

Once again, I thank the honourable senators for this opportunity to make this presentation, but regret that I had limited time for preparation. Should the committee require any further clarification or expansion on the items, I request that you allow me some time to prepare a comprehensive reply.

The Chairman: That was very informative, Mr. Turner.

Senator Roberge: Thank you for a well presented report, with specific recommendations.

On page 3 of your brief you state:

The International Maritime Organization's Conventions, which are affecting the international marine industry, are in some cases not adaptable for use by the Canadian non-convention vessels.

Could you explain that in layman's terms?

Mr. Turner: The International Maritime Organization, while based in London, requires that vessels training on an international basis adopt their conventions if they are signatories to that convention.

Vessels that are not trading on an international basis and operate within Canada are not required to abide by these conventions, even if Canada is a signatory of that.

d'une façon pour les collèges d'assurer que les programmes de formation respectent des normes supérieures à celles fixées par le ministère des Transports?

Un autre exemple est celui des cours de formation qui sont organisés par les collèges en ce qui a trait au système mondial de détresse et de sécurité en mer, le SMDSM. En 1992, le cours offert durait une semaine. Ceux qui suivaient tout le cours avaient suffisamment de compétence pour utiliser le matériel pertinent. Le cours dure maintenant deux semaines.

Le temps est venu pour les responsables de la formation d'étudier de plus près leurs programmes de formation afin d'assurer que la formation nécessaire est offerte dans la période la plus brève possible. À la fin du cours, si le candidat ne peut pas convaincre l'examineur qu'il a acquis suffisamment de connaissances, il peut participer à nouveau au cours.

Quatre lois différentes régissent la sécurité des navires. Le Code canadien du travail régit la sécurité dans les propriétés fédérales. La Loi sur la santé et la sécurité au travail régit les propriétés et les opérations provinciales. Le Règlement sur la sécurité et la santé au travail (navires) et les règlements sur les mesures de sécurité au travail visent les équipages des navires et ceux qui travaillent auprès des navires. Il y a des zones grises où cette législation a une portée extraterritoriale. Dans ces cas, il peut arriver que plus d'une instance en exige l'application ou qu'aucune ne le fasse.

Afin que les exploitants comprennent leurs obligations et se conforment aux exigences de sécurité, il est essentiel que les lignes de démarcation en matière de responsabilité soient clairement établies et que la responsabilité en incombe à une instance.

Une fois de plus, je remercie les honorables sénateurs de m'avoir donné l'occasion de faire cet exposé, mais je regrette d'avoir eu peu de temps pour le préparer. Si le comité a besoin d'éclaircissements ou de détails supplémentaires, je voudrais qu'il me donne du temps pour préparer une réponse complète.

Le président: C'était très utile, monsieur Turner.

Le sénateur Roberge: Merci beaucoup pour votre rapport, qui a été très bien présenté, avec des recommandations précises.

À la page 3 de votre mémoire, vous dites:

Les conventions de l'Organisation maritime internationale, qui régissent les transports maritimes internationaux, ne sont pas adaptables dans certains cas aux navires canadiens qui ne sont pas visés par les conventions.

Pourriez-vous expliquer cette assertion aux profanes que nous sommes?

M. Turner: L'Organisation maritime internationale, qui est basée à Londres, exige que les armateurs dont les navires sont utilisés dans le commerce international adoptent ces conventions s'ils en sont signataires.

Les navires qui ne sont pas engagés dans le commerce international et qui circulent au Canada ne sont pas obligés de respecter ces conventions, même si le Canada en est signataire.

Senator Roberge: Are there major differences between the non-conventional Canadian vessels and the vessels departing internationally?

Mr. Turner: As far as Canada is concerned, the regulations that are made under the Canada Shipping Act generally take care of the concerns that Canada may have, where standards are set by the convention and they need to be adopted by non-convention vessels.

There are some instances where vessel operators have suggested at the CMAC meetings, the Canadian Marine Advisory Council meetings, that their vessels are unable to comply for one reason or another. Because of CMAC, the regulations have been adapted so that in most cases the non-convention vessels can comply with the regulations, even if they are not complying with the convention.

Senator Roberge: You talked about prevention of pollution by garbage from ships under Marpol 5. What is Marpol 5?

Mr. Turner: Marpol 5 is the Marine Pollution Prevention Convention. Again, this is an IMO convention known as Marpol.

Senator Roberge: Does that require that every port should have a facility?

Mr. Turner: That is in the convention, that is correct.

Senator Roberge: Do we have facilities for garbage disposal in all of our ports in Canada?

Mr. Turner: I would say in all the ports there is definitely a facility that is capable for taking this garbage. The laws of Canada requiring that international garbage can only be landed and follow the deep burial are falling down because of the question of liability to the municipalities. A vessel coming in and wishing to land international garbage into that landfill site may not be able to do so because the municipality is not convinced that there is no liability to them if that garbage is landed and the damage gets into the waterways.

Senator Roberge: Then you have federal jurisdiction, provincial jurisdiction, and the municipalities which do not want it. You are saying that we should get our act together to try to get something which is standard across the country. Is that basically what you are recommending?

Mr. Turner: There needs to be further consultation particularly with regard to direction to the municipalities in order that international garbage, under these circumstances, can be landed and accepted by the municipalities without liability.

Senator Roberge: Are you saying that we cannot accept this garbage in certain parts of our country?

Mr. Turner: I would say absolutely.

Senator Roberge: Would that mean that the garbage is disposed at sea?

Mr. Turner: It is disposed either by incineration on board the vessel, once it gets out, or the disposal is at another port or, in the worst case, dumped at sea.

Le sénateur Roberge: Existe-t-il des différences importantes entre les navires canadiens qui n'appliquent pas les conventions et ceux qui sont engagés dans le commerce international?

M. Turner: En ce qui concerne le Canada, les règlements découlant de la Loi sur la marine marchande du Canada règlent globalement les éventuelles préoccupations du Canada lorsque les normes sont établies par des conventions et doivent être respectées par des navires qui n'appliquent pas les conventions.

Dans certains cas, les exploitants des navires ont suggéré, lors des réunions du CCMC, c'est-à-dire du Conseil consultatif maritime canadien, que leurs navires ne soient pas assujettis aux conventions pour une raison ou une autre. Grâce au CCMC, les règlements ont été adaptés de telle manière que, dans la plupart des cas, les navires qui n'appliquent pas les conventions puissent s'y conformer.

Le sénateur Roberge: Vous avez parlé de la prévention de la pollution causée par les déchets provenant des navires en vertu de Marpol 5. Qu'est-ce que c'est que Marpol 5?

M. Turner: Marpol 5 est la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires. Une fois de plus, il s'agit d'une convention de l'OMI.

Le sénateur Roberge: Exige-t-elle que chaque port dispose d'une installation?

M. Turner: Oui, c'est prévu dans la convention.

Le sénateur Roberge: Avons-nous des installations d'élimination des déchets dans tous les ports canadiens?

M. Turner: Je dirais que dans tous les ports il y a certainement une installation capable d'éliminer tous les déchets. Les lois du Canada exigeant que les déchets internationaux soient débarqués et enfouis profondément deviennent caduques à cause de la question de la responsabilité à l'égard des municipalités. Un navire qui arrive au Canada pour décharger des déchets internationaux dans ce site d'enfouissement risque de ne pouvoir le faire parce que la municipalité n'est pas convaincue que cela n'engage pas sa responsabilité si le débarquement de ces déchets entraîne la pollution des voies de navigation.

Le sénateur Roberge: Ainsi, le gouvernement fédéral, les provinces et les municipalités n'en veulent pas. Vous voulez donc dire que nous devrions mettre de l'ordre dans nos affaires et établir des normes nationales à cet effet. Est-ce bien ce que vous recommandez?

M. Turner: Il faudrait une consultation accrue, surtout en ce qui concerne les municipalités, afin que les déchets internationaux, dans ces circonstances, puissent être débarqués et acceptés par les municipalités sans responsabilité.

Le sénateur Roberge: Voulez-vous dire que nous ne pouvons pas accepter ces déchets dans certaines parties du pays?

M. Turner: Je dirais absolument.

Le sénateur Roberge: Cela signifie-t-il qu'on les élimine en mer?

M. Turner: On les élimine soit par incinération à bord du navire, une fois qu'il a pris le large, soit dans un autre port; dans le pire des cas, on les déverse en mer.

Senator Roberge: In your experience, would you think that the latter is more probable because there is not enough space to keep this garbage until they get to the next port or they cannot properly incinerate it?

Mr. Turner: Unfortunately, not all ships carry incinerators. There is the question of what to do with the garbage between one port and another. There is no follow up to see whether the garbage that has left one port is still on deck when the ship arrives in another port. This could be transported under those circumstances.

Senator Roberge: Do you know which port in Canada has problems with municipal requirements?

Mr. Turner: I was Harbour Master in Prince Rupert before I took up the job in Saint John. While provincially and federally it was accepted that international garbage could be landed in Prince Rupert, the municipality and the department of engineering in the municipality refused to accept international garbage at the time because of a question of liability.

Senator Roberge: Did you send it back?

Mr. Turner: It was never landed.

Senator Roberge: In your evaluation, of all the ports in Canada what percentage of municipalities have refused garbage?

Mr. Turner: I would be surprised if it was under 50 per cent. I would say that 50 per cent of the municipalities would refuse garbage going into their landfill site for deep burial.

There is another aspect to this, and that is the question of whether the municipalities know that this garbage is being landed.

Senator Roberge: Are you saying that some of the municipalities do not know?

Mr. Turner: It is my belief that in the smaller ports there is the acceptance of garbage going ashore without the realization of the municipality or even, perhaps, the terminals that this is international garbage requiring that certain regulations be enforced.

Senator Roberge: Has an official list been prepared to which we could have access listing all the ports and municipalities that refuse to accept this garbage?

Mr. Turner: No.

Senator Roberge: That is an environmental concern.

Mr. Turner: It is a concern, but it is not too much of a problem to the environment. The concern comes not so much from the actual garbage itself, because when it goes ashore it is buried quite deep. It is more a question of the knowledge of the municipality that it is going ashore or the question of the liability to the municipality and then refusing to allow it to be brought ashore.

Senator Roberge: You have talked about certification of all the vessels and operators in Canada. Is that not provincial jurisdiction?

Le sénateur Roberge: Selon votre expérience, pensez-vous que cette dernière option est plus probable parce qu'il n'y a pas assez d'espace pour entreposer ces déchets jusqu'au port suivant, ou parce qu'on ne peut pas les incinérer correctement?

M. Turner: Malheureusement, les navires n'ont pas tous des incinérateurs. Il y a la question de savoir quoi faire avec les déchets entre deux ports. Il n'y a pas de suivi pour déterminer si les déchets qui ont quitté un port sont toujours à bord du navire lorsque celui-ci arrive au port suivant. On pourrait les transporter dans ces circonstances.

Le sénateur Roberge: Quels sont les ports canadiens qui ont des problèmes relatifs aux règlements municipaux?

M. Turner: J'étais directeur de port à Prince Rupert avant d'accepter le poste à Saint John. Bien que les gouvernements provincial et fédéral acceptaient que les déchets internationaux puissent être débarqués à Prince Rupert, la municipalité et son service de génie refusaient de les accepter à l'époque, à cause de la question de responsabilité.

Le sénateur Roberge: Les renvoyiez-vous?

M. Turner: On ne les débarquait jamais.

Le sénateur Roberge: D'après votre évaluation, de tous les ports du Canada, quel est le pourcentage des municipalités qui refusent les déchets?

M. Turner: Je serais surpris s'il était inférieur à 50 p. 100. Je dirais que 50 p. 100 des municipalités refuseraient que l'on envoie ces déchets dans leur dépotoir pour enfouissement en profondeur.

La question comporte un autre volet, qui est de savoir si les municipalités sont au courant du débarquement de ces déchets.

Le sénateur Roberge: Voulez-vous dire que certaines municipalités ne le savent pas?

M. Turner: Je crois que dans les petits ports on accepte que les déchets soient débarqués sans que la municipalité ou même les terminaux sachent qu'il s'agit de déchets internationaux visés par certains règlements.

Le sénateur Roberge: A-t-on préparé une liste officielle de tous les ports et municipalités qui refusent d'accepter ces déchets?

M. Turner: Non.

Le sénateur Roberge: C'est une préoccupation environnementale.

M. Turner: En effet, mais cela ne représente pas une grave menace pour l'environnement. Le problème ne découle pas tant des déchets mêmes, car une fois débarqués ils sont enfouis en profondeur. Ce qui est préoccupant, c'est plutôt le fait que la municipalité ne sache pas qu'on les débarque, ou la question de la responsabilité à l'égard de la municipalité et le refus de celle-ci d'autoriser le débarquement.

Le sénateur Roberge: Vous avez parlé de la certification de tous les navires et exploitants au Canada. Cela ne relève-t-il pas des compétences provinciales?

Mr. Turner: The registration of vessels comes down to the Department of Transport and is now under the marine safety inspectors data bank.

The licensing of vessels has not taken into account the province in which they are operating, other than fishing vessels have a licence which indicates from where that vessel is coming. The licensing, under these circumstances, has normally been carried out by the Department of Fisheries and Oceans. The small pleasure craft are escaping the net, to a greater or lesser extent. They may have a K-number on the vessel, which indicates that a licence has been issued; but once that vessel is licensed, it is a question of entering it into a data bank. There is no follow-up. If the vessel changes hands, the K-number might remain the same. You cannot trace the owner beyond what information is passed through to whoever is the authority.

If it became a provincial control, which is the case with automobiles, the transfer of ownership of that vessel could at least be traced. The access to that information could be obtained on a national basis.

There is a need for a data bank to identify where all vessels are registered and who are the owners.

Senator Bacon: Mr. Turner, what is the major safety concern for ports, if you had to name one?

Mr. Turner: The greatest safety concern is for the environment one way or another. A casualty to a ship, nine times out of ten, will cause a certain amount of environmental damage. Whether or not this is a major pollutant or something which is sitting on the bottom of the harbour, it is still an environmental concern. Under these circumstances, the movement of vessels and the control of those vessels tends to reflect on the safety of the cargoes and the damage to the environment.

Senator Bacon: You mentioned pleasure crafts and unregistered vessels. Would recreational boaters pose a safety concern near a port?

Mr. Turner: Not so much in Saint John. Again, I would like to clarify that. I have been in Saint John for only three months.

In Prince Rupert, pleasure boaters and non-licensed or non-registered vessels caused a great concern to us from the point of view of being able to trace the ownership and, therefore, the control of who is the owner and how that vessel is operated.

Senator Bacon: You are referring to the identification of the craft?

Mr. Turner: The identification of the vessel, yes.

Senator Bacon: On page 9 of your brief you state:

It is therefore necessary to formulate some system by which all vessels operating in the waters of Canada can be identified as to ownership, size and use.

I take it that this is not done right now. Is there no registry of vessels?

M. Turner: L'enregistrement des navires relève du ministère des Transports et fait maintenant partie de la base de données des inspecteurs de la sécurité maritime.

En enregistrant les navires, on ne tient pas compte de la province dans laquelle on va les exploiter, sauf les navires de pêche dont le permis indique la provenance. Dans ce cas, l'enregistrement relève du ministère des Pêches et des Océans. Les petits navires de plaisance échappent plus ou moins à la règle. Ils peuvent avoir un numéro comportant la lettre K, ce qui indique qu'un permis a été délivré; mais une fois que ce navire est enregistré il est question de l'inscrire dans une base de données. Il n'y a pas de suivi. Si le navire change de main, il peut conserver son numéro K. On ne peut pas retracer le propriétaire au-delà des informations qui sont communiquées à l'autorité compétente.

Si les provinces assumaient cette responsabilité, comme dans le cas des automobiles, on pourrait au moins suivre le transfert de propriété du navire. L'accès à cette information serait possible à l'échelle nationale.

Nous avons besoin d'une base de données pour déterminer l'endroit où tous les navires sont enregistrés et les noms de leurs propriétaires.

Le sénateur Bacon: Monsieur Turner, à votre avis, quelle est la principale préoccupation en ce qui concerne la sécurité portuaire?

M. Turner: La plus grande préoccupation en matière de sécurité est l'environnement. Neuf fois sur dix, un accident maritime a des conséquences écologiques. Qu'il s'agisse d'un important polluant ou d'un objet qui se retrouve au fond de l'eau, c'est une préoccupation environnementale. Dans ces circonstances, le mouvement et le contrôle des navires ont généralement une incidence sur la sécurité des marchandises et sur l'environnement.

Le sénateur Bacon: Vous avez mentionné les navires de plaisance et les navires non enregistrés. Les plaisanciers représentent-ils une menace pour la sécurité près d'un port?

M. Turner: Pas tellement à Saint John. Une fois de plus, je tiens à préciser que je ne suis à Saint John que depuis trois mois.

À Prince Rupert, les navires de plaisance et les navires non enregistrés nous inquiètent beaucoup, car nous ne sommes pas en mesure d'en retracer les propriétaires et, par conséquent, de les contrôler et de savoir comment les navires sont exploités.

Le sénateur Bacon: Faites-vous allusion à l'identification des navires?

M. Turner: Oui.

Le sénateur Bacon: À la page 9 de votre mémoire, vous déclarez:

Il est donc nécessaire d'établir un système permettant de déterminer les propriétaires, la taille et l'utilisation de tous les navires circulant dans les eaux canadiennes.

Il paraît que cela ne se fait pas actuellement. N'existe-t-il pas de registre des navires?

Mr. Turner: There is a registry of the vessels. The follow-up on the vessels that are registered is very well done. It is the larger vessels that are normally registered vessels. I do not say all of them are registered. There are smaller vessels that are also registered as well.

With respect to pleasure craft and fishing vessels, the licensing goes into place and the data bank ceases to be updated in such a way that you can follow the natural progression of the ownership of that vessel. The consequence of this is that if you need to collect fees or dues or, worse still, if you need to contact the owner of an abandoned vessel, you do not have the opportunity to do so in the existing data banks.

Senator Bacon: Who would be responsible for not following the various changes that take place?

Mr. Turner: There is nothing in place at the moment that requires this.

Senator Bacon: You say that it has been suggested that the Motor Vehicle Branches of the various provinces should take on the duties of licensing vessels. Do they not want that responsibility and is that why it has been stalled for a number of reasons?

Mr. Turner: It has been stalled. They would be perfectly prepared to do that providing that the money they collected under those circumstances remained in that province.

Perhaps a poor example of that is if someone lives in Saskatchewan and has a boat that can be transported by trailer out to the East Coast or the West Coast, he might license the boat in Saskatchewan yet operate it in B.C. Part of the marine services fee is to pay for the navigational aids in the area where that comes into place. If that has been licensed and held in Saskatchewan, then the money remains there. They are not paying anything towards the navigational aids in the area in which they are using the boat.

Senator Bacon: Would they not have to register it in B.C., then?

Mr. Turner: I am using that as an example. At the moment, there is no question of licensing in place in B.C. or anywhere else.

Senator Bacon: On page 6 you say:

It is therefore essential to ensure that any Departments making regulations in respect of garbage reception and disposal bear in mind the need for an approved facility to receive the required waste. Such regulations and standards require the coordination of various departments.

Would you develop this a little more, please?

Mr. Turner: The first thing I ought to bring to mind is that I mentioned at the end "various departments".

Senator Bacon: Can you name some?

Mr. Turner: Departments under those circumstances are departments with a small "d". When we are looking at garbage disposal from ships, we are certainly looking at the Department of Transport because of the method that it is brought into the country.

M. Turner: Il existe un registre des navires. Le suivi des navires qui sont enregistrés se fait très bien. Normalement, ce sont les grands navires qui sont enregistrés. Je ne veux pas dire que tous le sont. Il y a aussi de petits navires qui sont enregistrés.

En ce qui concerne les navires de plaisance et de pêche, une fois qu'ils sont enregistrés, la base de données n'est pas mise à jour de telle façon que l'on puisse suivre la progression naturelle des navires lorsqu'ils changent de mains. Il s'ensuit que, si l'on a besoin de percevoir des frais ou des droits, ou, pire encore, si l'on veut communiquer avec le propriétaire d'un navire abandonné, on ne peut pas le faire avec les bases de données existantes.

Le sénateur Bacon: Qui assumerait la responsabilité de ne pas suivre les divers changements qui surviennent?

M. Turner: Aucune disposition ne le prévoit en ce moment.

Le sénateur Bacon: Vous dites qu'il a été proposé que les directions des véhicules à moteur des différentes provinces assument la responsabilité d'enregistrer les navires. Ne veulent-elles pas de cette responsabilité, et est-ce pour cette raison que le dossier est bloqué?

M. Turner: Il est bloqué. Elles seraient tout à fait prêtes à le faire à condition que l'argent perçu dans ces circonstances demeure dans la province.

Je vais peut-être vous en donner un mauvais exemple. Prenons une personne qui vit en Saskatchewan et qui a un navire qui peut être transporté en remorque sur la côte est ou la côte ouest; elle pourrait l'enregistrer en Saskatchewan et l'exploiter en Colombie-Britannique. Une partie des droits de services maritimes vise à payer les aides à la navigation là où il y en a. Si le navire est enregistré et utilisé en Saskatchewan, l'argent reste dans cette province. On ne contribue pas au paiement des aides à la navigation dans les régions où l'on n'utilise pas le navire.

Le sénateur Bacon: Ainsi, l'intéressé n'aurait pas à enregistrer le navire en Colombie-Britannique?

M. Turner: Ce n'est qu'un exemple. Pour le moment, il n'est pas question d'enregistrement en Colombie-Britannique ni ailleurs.

Le sénateur Bacon: À la page 6, vous dites:

Il est donc essentiel de s'assurer que tous les ministères qui élaborent des règlements concernant la réception et l'élimination des déchets pensent à la nécessité d'une installation approuvée pour recevoir les déchets en question. Pour élaborer ces règlements et ces normes, il faudrait que plusieurs ministères travaillent ensemble.

Pourriez-vous nous en dire un peu plus, s'il vous plaît?

M. Turner: Vous constaterez que j'ai parlé de «plusieurs ministères».

Le sénateur Bacon: Pouvez-vous en citer quelques-uns?

M. Turner: Je parle de ministères avec un petit «m». Quand nous parlons d'élimination des déchets provenant des navires, nous pensons certainement au ministère des Transports à cause du moyen qu'on utilise pour amener ces déchets au pays. Nous

We are looking at the Department of the Environment because of the requirements of the department for certain environmentally safe processes to come into place. We are looking at the different ministries because of the provincial landfill sites and the control and monitoring of those sites. Then we are looking at the municipalities which, while they may have a landfill site that meets the standard, do not necessarily feel that they can accept the liability for anything that occurs under those circumstances.

In order that the convention is complied with, all these people must be able to feel happy with the fact that that garbage has landed.

Senator Adams: Yesterday, we heard from a port manager. You are a Harbour Master. What is the difference between a Harbour Master and a port manager?

Mr. Turner: I need to climb the ladder a little higher. Canada Ports Corporation ports have a staff which includes in their management a Harbour Master. That is the person in charge of the harbour, which involves every aspect of it, including financing, leasing, staffing, et cetera. The Port Manager is your President/Chief Executive Officer.

Senator Adams: Before a ship comes into harbour, if the Harbour Master thinks that ship is not in shape to come into the harbour, is he able to stop that ship? Is there some kind of inspection which takes place beforehand?

Mr. Turner: I would like to give an example of that. About two years ago there was a rail barge which was leaving Whittier in Alaska and coming down into Prince Rupert. He was going to be discharging his rail cars in Prince Rupert. On board the ship there were some explosives which, according to Canadian law and the law of the International Maritime Organization, the segregation was not correct.

When this came to my attention, I initiated a stop of this vessel coming in with the cargo in that state. What we were looking at was the safety of the people in the area of Prince Rupert.

The ability is there to stop the vessels coming into the port if, there is a reason to do so on account of safety or the environment. We are not going to stop vessels coming in because we do not like the colour of the hull. There has to be a specific reason for that vessel to be stopped. I would not dream of doing this without reference to my superiors, that is, the President or Chief Executive Officer.

Senator Adams: If you do not have the power to stop such ships, does Transport Canada have more say about that if they are concerned that a barge is carrying dynamite or something like that? If the captain of the barge says to you that you cannot stop him because you have no title and he just keeps going, what is the alternative? Is Transport Canada or the Coast Guard able to seize that barge?

Mr. Turner: It is not so much a question of seizing the barge. The Coast Guard has its Marine Communications and Traffic Centres, or MCTCs. The information passed to them in this case was that this ship was not to come into Prince Rupert. The direction came from the Port Corporation. In fact, there was insufficient time for her to go elsewhere and make changes. The

pensons aussi au ministère de l'Environnement, qui a des exigences relatives à certains procédés écologiques. Nous pensons à divers ministères provinciaux, car ce sont les provinces qui s'occupent du contrôle et du suivi des dépotoirs. Enfin, nous pensons aux municipalités, qui ont peut-être des dépotoirs conformes aux normes, mais qui ne pensent pas nécessairement être en mesure d'accepter la responsabilité des déchets qui arrivent dans ces circonstances.

Afin de respecter la convention, tous ces intervenants doivent être en mesure de s'assurer que ces déchets ont effectivement été débarqués.

Le sénateur Adams: Hier, nous avons entendu un gérant de port. Vous êtes un directeur de port. Quelle est la différence entre un gérant de port et un directeur de port?

M. Turner: Il faudrait que je monte un peu en grade. Le directeur de port fait partie des cadres de gestion de la Société canadienne des ports. C'est la personne responsable de toutes les activités du port, notamment du financement, des baux, de la dotation, et cetera. Le gérant de port est en quelque sorte un président-directeur général.

Le sénateur Adams: Avant qu'un navire n'entre dans un port, si le directeur de port estime que ce navire ne remplit pas les conditions requises, peut-il l'arrêter? Y a-t-il une inspection quelconque qui a lieu au préalable?

M. Turner: Je vais vous donner un exemple. Il y a deux ans environ, une barge porte-wagons a quitté Whittier, en Alaska, à destination de Prince Rupert, où elle devait décharger ses wagons. À bord du navire, il y avait des explosifs qui, selon le droit canadien et les conventions de l'Organisation maritime internationale, n'étaient pas correctement séparés.

Quand je l'ai su, j'ai ordonné que l'on empêche ce navire d'entrer au port avec son chargement dans cet état. Nous étions préoccupés par la sécurité de la population dans la région de Prince Rupert.

Nous avons la possibilité d'arrêter les navires qui entrent au port si nous avons des raisons de le faire pour assurer la sécurité ou pour protéger l'environnement. Nous n'arrêtons pas les navires parce que nous n'aimons pas la couleur de leur coque. Nous le faisons pour des raisons précises. Il serait inimaginable que je le fasse sans consulter mes supérieurs, à savoir le président ou le directeur général.

Le sénateur Adams: Si vous n'avez pas le pouvoir d'arrêter ces navires, Transports Canada est-il mieux placé pour le faire s'il craint qu'une barge ne soit chargée de dynamite ou d'un produit semblable? Si le capitaine de la barge vous dit que vous ne pouvez pas l'arrêter parce que vous n'en avez pas le droit, et s'il poursuit sa route, que pouvez-vous faire? Transports Canada ou la Garde côtière peuvent-ils saisir cette barge?

M. Turner: Il ne s'agit pas vraiment de saisir la barge. La Garde côtière a ses centres de communication et de trafic maritimes (CCTM). En l'occurrence, on leur a dit que ce navire ne devait pas entrer à Prince Rupert. L'instruction provenait de la société portuaire. En fait, le navire avait assez de temps pour aller ailleurs et faire les changements nécessaires. L'information a été

information was passed to the barge through the Coast Guard Marine Communications and Traffic Centre.

Senator Adams: A few years ago I remember hearing on the news about a barge full of garbage from New York that was sailing up and down the coast. Everyone was saying, "When are they going to dump that garbage?"

Are there some municipalities that are dumping garbage in the sea on the Atlantic coast?

Mr. Turner: I think not, not to the extent of a barge load of garbage. It is much the same, if you like, with, say, an oil tanker that is pumping dirty ballast over the side. It does not take very long before that is spotted. Generally speaking, you can always trace it to the person who has done it.

If you have a barge load of garbage that has been refused, a very close eye will be kept on it, either through satellite or aerial surveillance. I do not think there is any major disposal.

Senator Adams: Is the Coast Guard able to prevent those barges from dumping in the sea? Do they have the ability to do that?

Mr. Turner: The requirement to report in to the Marine Traffic Centre, particularly for foreign-going vessels, and to meet the requirements of the regulations, would also require that they declare what cargo they have on board, if it is of a hazardous or dangerous nature.

Senator Adams: Does the United States have a similar standard? What if they are right next to the border and the current takes them across the border, do the United States and Canada work together to ensure that they are not dumping into the sea?

Mr. Turner: On an international basis, there is cooperation between one international state and another. The realization that it will damage the environment is sufficient for the cooperation to come into place.

There is cooperation between the Coast Guard groups in Canada and the United States. While there is a certain amount of difference between their regulations and enforcement, the damage to the environment is a concern that both countries would address.

Senator Adams: We have foreigners fishing close to the border or within the 200-mile limit. Some of them have holding tanks. Therefore, they pump out the human waste and other waste when they arrive in port. Do you check the ships that come in?

Mr. Turner: Most of the larger vessels these days are operating either with a holding tank or with a purifying system. Earlier on I was talking about convention as opposed to non-convention ships. Until recently, there was no requirement for non-convention ships to have these holding tanks and they were able to pump over the side.

The operators of these vessels have generally taken the standard that there must be some sort of holding system or a treatment

communiquée à la barge par l'entremise du Centre de communication et de trafic maritimes de la Garde côtière.

Le sénateur Adams: Je me souviens, il y a quelques années, d'avoir entendu parler aux actualités d'une barge pleine d'ordures de New York qui montait et redescendait la côte. Tout le monde demandait: «Où vont-ils décharger ces ordures?»

Y a-t-il des municipalités qui déversent des ordures dans la mer le long de la côte atlantique?

M. Turner: Je ne le crois pas, du moins pas en quantité équivalente à celle d'une barge pleine d'ordures. C'est plus ou moins la même chose, si vous voulez, qu'un pétrolier, par exemple, qui déverse de l'eau de ballast polluée dans la mer. On ne tarde pas à s'en rendre compte. En règle générale, il est toujours possible de retracer la personne responsable.

Quand une barge d'ordures a été refusée, on la surveille de près, par surveillance satellite ou aérienne. Je ne crois pas qu'il y ait d'évacuation à grande échelle.

Le sénateur Adams: La Garde côtière est-elle en mesure d'empêcher ces barges de déverser leurs ordures dans la mer? A-t-elle ce pouvoir?

M. Turner: L'obligation de se présenter au Centre de contrôle de la circulation maritime, notamment dans le cas des longs courriers, et de satisfaire aux exigences de la réglementation, comprend aussi l'obligation de déclarer quelles marchandises se trouvent à bord, s'il s'agit de produits dangereux.

Le sénateur Adams: Les États-Unis ont-ils une norme semblable? Qu'arrive-t-il dans le cas des navires qui se trouvent tout près de la frontière et que le courant amène de l'autre côté de la frontière? Les États-Unis et le Canada travaillent-ils ensemble pour veiller à ce qu'ils ne déversent pas leurs ordures dans la mer?

M. Turner: Sur le plan international, il y a collaboration entre les divers États. La conscience du danger pour l'environnement est suffisante pour amener la collaboration.

Les groupes de la Garde côtière au Canada et aux États-Unis collaborent. Naturellement, les règlements et les modalités d'application varient dans une certaine mesure, mais le danger pour l'environnement est une préoccupation des deux pays.

Le sénateur Adams: Nous avons des étrangers qui viennent pêcher près de la frontière ou à l'intérieur de la limite de 200 milles. Certains de ces navires ont des bacs à eaux usées. Ils déversent donc les eaux usées sanitaires et les autres eaux usées quand ils arrivent au port. Vérifiez-vous les navires qui entrent au port?

M. Turner: De nos jours, la plupart des gros navires ont soit une cuve de rétention, soit un système de purification. Tout à l'heure, je parlais des navires qui appliquent la convention par opposition à ceux qui ne l'appliquent pas. Jusqu'à récemment, les navires qui n'appliquaient pas la convention n'étaient pas tenus d'avoir de ces cuves de rétention et pouvaient déverser leurs eaux usées par-dessus bord.

Les exploitants de ces navires ont généralement pour règle qu'il leur faut un système quelconque de rétention ou de traitement des

system on board the vessel so that you are not pumping raw sewage into the harbour.

Having said that, there is a tendency to put a lot of blame on ships for pumping raw sewage into the harbour, while there are a number of municipalities throughout Canada which do not have any sewage treatment at all. So, you have a small ship and a large municipality.

Senator Adams: In the Standing Senate Committee on Fisheries, we heard about the observers on fishing draggers. Does an observer on a ship have any jurisdiction over all types of ships even if they are outside the 200-mile limit?

Mr. Turner: I am afraid I cannot answer that. The port's jurisdiction is limited to the harbour limits. That would certainly be well within the 200-mile limit. While I have an interest in it, I do not have the required knowledge.

The Chairman: Could you give us an explanation of what "deep burial" is?

Mr. Turner: As I understand its meaning, it is that it must not be laid on the surface and that it be covered over with only a layer of soil or whatever the process is for the coverage. It must be put deep into the garbage pit and then covered over at that stage.

The Chairman: How do the municipalities around Saint John handle this situation? Are the arrangements for the collection and disposal of international garbage worked out between the Port Corporation and the captains of the ships, or do you simply administer a set of regulations that are already in place? Could you tell us how you handle it in Saint John, New Brunswick?

Mr. Turner: The honest answer to that is no, sir, I cannot tell you. The concerns of the municipality are generally addressed by the fact that the vessels coming into Saint John in the main have an incineration capability. You may be aware that Saint John has, at the moment, a certain amount of doubt as to where the next landfill will be. Obviously, they do not want to receive any additional garbage.

If there is a requirement for the garbage to be landed, then it would have to be arranged with the municipality and not through the Port Corporation.

The Chairman: Would you administer and police it, since you are the boss of the port?

Mr. Turner: No, I am not the boss of the port.

Mr. Chair: If I wanted to do something in the Port of Halifax, I would call the Harbour Master.

Mr. Turner: It is very nice of you to give us a little more power than we have. In effect, we would want to know about anybody wishing to land garbage. We would ask the ship's agent

eaux usées à bord du navire de façon à ne pas décharger des eaux d'égout brutes dans le port.

Cela dit, on a tendance à blâmer sévèrement les navires qui déversent des eaux d'égout brutes dans le port alors qu'il y a un certain nombre de municipalités dans différentes régions du Canada qui n'ont aucun système de traitement des eaux usées. Ainsi, il faut faire la comparaison entre un petit navire et une grande municipalité.

Le sénateur Adams: Au comité sénatorial permanent des pêches, nous avons entendu parler des observateurs qui se trouvent à bord des chalutiers. Ces observateurs qui se trouvent sur les navires ont-ils quelque compétence que ce soit à l'égard de tous les types de navires, même de ceux qui se trouvent à l'extérieur de la limite de 200 milles?

M. Turner: Je ne peux malheureusement pas répondre à cette question. La compétence du port ne dépasse pas les limites du port. Il s'agirait donc certainement d'eaux qui se trouveraient à l'intérieur de la limite de 200 milles. La question m'intéresse, mais je n'ai pas les connaissances voulues pour y répondre.

Le président: Pourriez-vous nous expliquer en quoi consiste l'«enfouissement en profondeur»?

M. Turner: D'après ce que j'en sais, c'est qu'on ne peut pas laisser les ordures à la surface et qu'elles doivent être recouvertes d'une couche de terre ou de quelque autre matériau. Les ordures doivent être enfouies en profondeur dans la décharge, puis recouvertes.

Le président: Que font les municipalités aux alentours de Saint John? Existe-t-il des arrangements pour la collecte et l'évacuation des déchets internationaux qui ont été pris entre la société portuaire et les capitaines de navires, ou vous contentez-vous d'administrer un ensemble de règlements qui sont déjà en place? Pourriez-vous nous dire comment vous vous y prenez à Saint John, au Nouveau-Brunswick?

M. Turner: À vrai dire, monsieur, je ne peux pas vous le dire. La municipalité n'est pas vraiment trop préoccupée par ce problème, puisque les navires qui arrivent à Saint John ont pour la plupart une capacité d'incinération. Vous le savez peut-être, mais à Saint John, on se demande même où on pourra aménager la prochaine décharge publique. Bien entendu, on ne veut pas recevoir de déchets supplémentaires.

S'il était obligatoire de débarquer les déchets, il faudrait que des arrangements soient pris, non pas avec la société portuaire, mais avec la municipalité.

Le président: Est-ce vous qui administreriez ces arrangements et qui veilleriez à leur respect, puisque vous êtes le patron du port?

M. Turner: Non, je ne suis pas le patron du port.

Le président: Si je voulais faire quelque chose dans le port de Halifax, j'appellerais le directeur du port.

M. Turner: C'est très aimable à vous de nous donner un peu plus de pouvoir que nous n'en avons. Si quelqu'un voulait décharger des déchets, nous aimerions effectivement le savoir.

or the ship to make arrangements through the municipality for the collection of that garbage and its consequent disposal.

The Chairman: As we get into these very large cruise ships — 4,000 to 6,000 passengers — we are not talking about an insignificant landing of international garbage. We are talking about very significant storage and movement of it. In the case of Halifax, we have to truck it 130 miles on our highways. This poses serious long-term questions.

In addition, I have always been fascinated by the total absence of any way of checking on disposal, for example, of needles or other medical paraphernalia, of human parts. We know that the high seas have been used for that kind of disposal. How do you police that?

Mr. Turner: The question of disposal on the high seas is a very difficult one to police. Bilge water floats on the surface and you can trace that back to its source. In fact, ships have been found to have disposed of garbage in areas where they are not supposed to dispose of it. As a consequence, it has been traced back.

I am making a statement about which I am not 100 per cent certain. Foodstuffs from passenger ships, if coming up from the United States, are not deemed to be international garbage. If it is coming in from further afield than the U.S., then it is. The cruise ships that are coming into Saint John are coming in from the United States.

The Chairman: Would the Caribbean be included under international?

Mr. Turner: I would not like to say one way or another on that.

The Chairman: If a 5,000 passenger cruise ship pulled into Pier 29 and it had only a tonne of garbage on board and had been at sea for five days, I would want to call Shearwater and have somebody go out to see if they would be able to follow wherever it was they came from.

Mr. Turner: There is the capability of incineration on most of these vessels.

The Chairman: That is a very serious problem. We did not have a chance to discuss this when we were on the West Coast, but in Vancouver they handle an enormous number of these vessels.

Mr. Turner: On the modern cruise ships, the capability of incinerating all of their garbage is generally in place.

The Chairman: Is there a Canadian requirement on Canadian-registered vessels for incineration or treatment? Do we have that kind of regulation, a compliance requirement for disposal?

Mr. Turner: The compliance will come under Canada being a signatory of Marpol 5.

Nous demanderions à l'agent du navire ou à l'exploitant de prendre des arrangements avec la municipalité pour la collecte de ces déchets et leur évacuation.

Le président: S'agissant de ces énormes navires de croisière — de 4 000 à 6 000 passagers —, la quantité de déchets internationaux qui pourraient être débarqués n'est pas insignifiante. Il faudrait alors une capacité d'entreposage et de transport très importante. À Halifax, nous devons transporter les déchets sur nos routes sur une distance de 130 milles. Voilà qui pose de graves questions à long terme.

Par ailleurs, j'ai toujours été fasciné par l'absence totale de moyens quelconques de vérifier l'évacuation, par exemple, de seringues ou d'autres articles médicaux, de parties du corps humain. Nous savons qu'il arrive que des déchets de ce genre soient déversés en haute mer. Comment faites-vous pour assurer le respect des règlements?

M. Turner: Il est très difficile d'assurer le respect des règlements concernant l'évacuation des déchets en haute mer. L'eau de cale flotte à la surface, et il est possible d'en retracer la source. En fait, il arrive que des navires soient pris à déverser des déchets dans des zones où ils ne sont pas censés les déverser. Il aura donc été possible de retracer l'origine des déchets.

J'avance ici quelque chose dont je ne suis pas absolument sûr. Les déchets alimentaires des navires à passagers ne sont pas considérés comme des déchets internationaux s'il s'agit de navires en provenance des États-Unis. Si les navires viennent de plus loin, les déchets sont alors considérés comme des déchets internationaux. Les navires de croisière qui entrent dans le port de Saint John arrivent des États-Unis.

Le président: Les navires des Antilles tomberaient-ils dans la catégorie internationale?

M. Turner: Je n'oserais pas me prononcer là-dessus.

Le président: Il me semble que si un navire de croisière de 5 000 passagers arrivait au quai 29 avec une tonne seulement de déchets à bord après avoir été en mer pendant cinq jours, je voudrais appeler à Shearwater pour que quelqu'un aille voir s'il serait possible de retracer l'origine des déchets.

M. Turner: La plupart de ces navires ont une capacité d'incinération.

Le président: C'est là un problème très grave. Nous n'avons pas eu l'occasion d'en discuter quand nous étions sur la côte ouest, mais il y a beaucoup de ces navires qui entrent dans le port de Vancouver.

M. Turner: Les navires de croisière modernes ont généralement les installations voulues pour incinérer tous leurs déchets à bord.

Le président: Existe-t-il un règlement canadien concernant l'incinération ou le traitement des déchets qui s'applique aux navires enregistrés au Canada? Avons-nous un règlement de ce genre en ce qui concerne l'évacuation des déchets?

M. Turner: Les navires sont soumis à un règlement de ce genre du fait que le Canada est signataire de Marpol 5.

The Chairman: Just because we are a signatory, we are not necessarily obligated as long as our standards are higher. Is the burning, for example, under Marpol?

Mr. Turner: No, it is not. It is more a question of the contravention as a result of disposing garbage inside the economic zones of countries. The landing of garbage under those circumstances is addressed in Marpol 5. It is not really a question of telling them how to do it.

The Chairman: We take your comments about unmanned barges with every bit of seriousness, having just gone through the Irving Whale situation, which was successful in its completion and correction.

Senator Roberge: I have a supplementary question. I was surprised when I heard that barges carrying oil have no inspection requirements. When did that start?

Mr. Turner: It is a question of unmanned barges. If the oil barge were manned, then they are required to have an inspection.

Senator Roberge: I am referring to page 7 of your brief, which states that as of February 28, 1998 inspections will start. If they had decided on that some time ago, why would it take until February 28, 1998 to become mandatory?

Mr. Turner: It is a question of existing barges and barges that are newly built. With regard to a newly-built vessel, if the keel is laid today then that vessel will be inspected. If, on the other hand, you have an existing barge which has been carrying oil for however many years, the latest time that that barge must comply with this regulation is February 28, 1998.

Senator Roberge: That does not make sense to me. Why the delay? If it is an environmental hazard and a safety hazard it should be immediate.

With your experience in Prince Rupert, what is your opinion on the staffing of lighthouses?

Mr. Turner: Particularly in Prince Rupert there has been major discussion about the destaffing of lighthouses and how important these lighthouses are to foreign-going vessels and smaller vessels.

I would contend that the light itself is the aid to navigation, not the lighthouse keeper. The question of rescue from a lighthouse keeper to a vessel is a red herring because if the weather is bad, the lighthouse keeper cannot get away from his lighthouse anyway.

If you look at the height of eye of the lighthouse and the range that you can see on the visible horizon for that lighthouse keeper, it is fairly limited. The thought that the lighthouse keeper is going to be able to see vessels that are in distress is stretching reality just a little bit too far.

Le président: Même si nous en sommes signataires, nous ne sommes pas nécessairement obligés de nous y conformer, dans la mesure où nos normes sont plus élevées. L'incinération est-elle prévue aux termes de Marpol?

M. Turner: Non, elle ne l'est pas. Il s'agit davantage d'une question de contravention en conséquence de l'évacuation de déchets à l'intérieur des zones économiques des pays. Le débarquement de déchets dans ces circonstances est visé par Marpol 5. Il ne s'agit pas en fait de préciser les modalités d'évacuation.

Le président: Nous prenons très au sérieux ce que vous avez dit au sujet des barges sans capitaine, étant tout frais sortis du problème de l'Irving Whale, qui a pu être corrigé.

Le sénateur Roberge: J'ai une question complémentaire à poser. J'ai été surpris d'entendre parler de ces barges qui transportent du pétrole et qui ne sont soumises à aucune inspection. Depuis quand cette situation existe-t-elle?

M. Turner: C'est parce qu'il s'agit de barges sans capitaine. S'il s'agissait d'une barge pétrolière ayant un capitaine à bord, l'inspection serait obligatoire.

Le sénateur Roberge: Je me reporte à la page 7 de votre mémoire, où vous dites que les inspections débiteront à compter du 28 février 1998. S'il a été décidé d'effectuer ces inspections il y a de cela un certain temps, pourquoi faudrait-il attendre au 28 février 1998 pour qu'elles soient obligatoires?

M. Turner: C'est qu'il y a une distinction à faire entre les barges existantes et les barges nouvellement construites. S'il s'agit d'une nouvelle construction qui vient de s'achever aujourd'hui, le navire sera soumis à l'inspection. Si toutefois il s'agit d'une barge existante qui transporte du pétrole depuis de nombreuses années, la date limite pour que la barge se conforme à ce règlement est le 28 février 1998.

Le sénateur Roberge: Cela ne me paraît pas logique. Pourquoi ce retard? S'il y avait un danger pour l'environnement et pour la sécurité, il faudrait que l'inspection se fasse immédiatement.

D'après l'expérience que vous avez acquise à Prince Rupert, que pensez-vous de la nécessité d'avoir des gardiens de phares?

M. Turner: L'élimination des gardiens de phares a suscité beaucoup de controverse, tout particulièrement à Prince Rupert, où l'on a invoqué l'importance des phares pour les longs courriers et les navires plus petits.

Je soutiens pour ma part que c'est, non pas le gardien du phare, mais le phare en tant que tel qui constitue l'aide à la navigation. La possibilité que le gardien du phare puisse venir à la rescousse d'un navire n'est qu'une diversion, car si le temps est mauvais, le gardien ne peut pas sortir du phare de toute façon.

Le champ de vision à hauteur de l'oeil du gardien dans son phare est assez limité. Il faut vraiment un effort d'imagination pour penser que le gardien du phare pourra voir les navires en détresse.

In my period of time deep sea, I never once spoke to a lighthouse keeper — that is not correct. The Island of Socotra at the bottom of the Red Sea has a lighthouse keeper. We were obliged to talk to him because I believe it was in 1968 that the last lighthouse keeper was eaten. So, we spoke to the lighthouse keeper there to find out whether or not he was alive and well.

The idea of using the lighthouse keeper as somebody who can aid in navigation to a deep sea person is non-existent.

The Chairman: Mr. Turner, I would like to thank you for coming from Saint John to be here today. We welcome you to your new job and wish you well in it. As we define what the real problems are, we may have to come back to you in order to test out some solutions.

We will now hear representatives of the Halifax Port Corporation. I ask Messrs Bellefontaine, Sherman and Malec to come to the table.

Will you proceed, please.

Mr. David Bellefontaine, President and CEO, Halifax Port Corporation: Mr. Chairman and honourable members of the committee, first, I want to apologize for Mr. Merv Russell's absence today. He spoke to one of you this morning, and something came up in his real life job, where his bread and butter comes from, so he was required to bow out of the hearing.

I have with me Captain Randall Sherman, our Director of Operations at the port and our Harbour Master, and Mr. George Malec, the Assistant Harbour Master and a specialist in many areas of the port, including hazardous goods.

I would like to read a very short presentation just to set the stage for the discussion, after which we will be delighted to answer your questions.

The Halifax Port Corporation is a federal Crown corporation, established by the Minister of Transport in June of 1984. The mission of the corporation is to develop, market and manage the assets in the port in order to foster and promote trade and transportation and to serve as a catalyst for local, regional and national economies.

Last year, the port handled 12.9 million tonnes of cargo, including 3.2 million tonnes of containerized cargo, which represents the most important part of our business in terms of revenue and port activity. The economic spin-offs generated from all the activities in the port, including at private facilities, account for about 7,000 jobs, over \$233 million in income, and \$306 million in direct expenditures.

The port handles a variety of cargoes, such as bulk, which include oil products and gypsum at private facilities, break bulk, as it is known, such as forest products, steel, rubber, heavy lifts and project cargoes.

Pendant tout le temps que j'ai passé en haute mer, je n'ai jamais parlé à un gardien de phare... ce que je dis là n'est pas exact. L'île de Socotra, au bas de la mer Rouge, a un gardien de phare. Nous avons dû lui parler, car je crois que c'était en 1968 que son prédécesseur avait été mangé. Nous avons donc parlé au gardien de phare là-bas pour savoir s'il se portait bien.

Il est irréaliste de penser que le gardien de phare puisse aider à la navigation en haute mer.

Le président: Monsieur Turner, je tiens à vous remercier d'être venu de Saint John pour être ici aujourd'hui. Nous vous souhaitons bonne chance dans vos nouvelles fonctions. Au fur et à mesure que nous tenterons de déterminer quels sont les vrais problèmes, nous serons peut-être obligés de faire de nouveau appel à vous pour savoir ce que vous pensez de certaines solutions.

Nous entendrons maintenant les représentants de la Société du port de Halifax. J'inviterais MM. Bellefontaine, Sherman et Malec à prendre place à la table.

Vous avez la parole.

M. David Bellefontaine, président et dirigeant principal, Société du port de Halifax: Monsieur le président et mesdames et messieurs les membres du comité, je tiens tout d'abord à vous présenter les excuses de M. Merv Russell. Il en a parlé à l'un de vous ce matin; il est arrivé quelque chose là où il travaille dans la vraie vie, de sorte qu'il n'a pas pu participer aux audiences.

Je suis accompagné du capitaine Randall Sherman, qui est directeur des opérations du port et maître de port, ainsi que de M. George Malec, maître de port adjoint et spécialiste de bien des domaines d'activité portuaire, notamment des produits dangereux.

Je voudrais vous lire un très court exposé comme point de départ de la discussion, après quoi nous serons ravis de répondre à vos questions.

La Société du port de Halifax est une société de la Couronne fédérale qui a été créée par le ministre des Transports en juin 1984. La société a pour mission de développer, commercialiser et gérer les éléments d'actif du port afin de favoriser et de promouvoir le commerce et le transport et de servir de catalyseur pour les économies locales, régionales et nationales.

L'an dernier, 12,9 millions de tonnes de marchandises ont transité par le port, dont 3,2 millions de tonnes de marchandises conteneurisées, qui constituent la part la plus importante de nos opérations sur le plan, tant de nos revenus que des activités portuaires. Les retombées économiques attribuables aux diverses activités portuaires, y compris les activités des installations portuaires privées, représentent quelque 7 000 emplois, plus de 233 millions de dollars de revenus et 306 millions de dollars de dépenses directes.

Le port reçoit et achemine toute une gamme de marchandises, comme le vrac, notamment les produits pétroliers et le gypse qui transitent par les installations privées, et des marchandises diverses, comme les produits forestiers, l'acier, le caoutchouc, les chariots lourds et le matériel de projet.

A very important factor in the delivery of Canada's export trade is in relation to the safe transport of goods to and from our country's trading regions.

I would like to raise a number of issues for further discussion with the subcommittee, and I will just touch on these because we have the experts here who could further debate them. First, there should be enhanced integration of road and rail movements of hazardous goods with other agencies which are involved after the goods exit port property. Things such as truck access routes to provide for the safe movement of goods through densely populated areas comes to mind. We are working with the municipality in this regard to ensure that the port operates in the most efficient manner.

We understand that Transport Canada has undertaken fewer spot checks lately on hazardous goods, which may be the result of the reduced staffing component that they face.

Second, this is a minor point, perhaps, to the committee, but it is important for us at the port; the downsizing of the rank of Queen's Harbour Master results in a less efficient problem-solving mechanism now at DND. The control of movements of auxiliary military vessels is an example where a higher rank may result in more expeditious decision making and, therefore, greater efficiencies for both agencies involved.

Third, Transport Canada is restructuring its operations, which may have an impact on call-out procedures for emergency responses. The VTS, vessel traffic system, could be managed differently than at present. Captain Randy Sherman and George Malec can discuss this with you, if you wish.

Fourth, as you know, the Ports Canada Police Organization, managed by the Canada Ports Corporation, will be disbanded shortly. Each port authority will be required to enter into agreements with other policing and security organizations to fulfil the requirements of the port. We are presently studying this issue and we have meetings planned with the local department of justice and the municipality to work out the arrangements.

Issues that we must work with include the handling of silent hour responses in emergency situations. Silent hours are normally referred to as after 5:00 and before 8:00 in the morning; in other words, evening hours. Other issues include the enforcement of boating safety; interface with the military; Canadian obligations for passenger safety under IMO regulations; and policing of exclusion zones during special events in the harbour.

Our goal is to ensure that customers, passengers and the public are satisfied with the safety and security procedures within the port, and that policing and security is carried out in an efficient and cost-effective manner. We are confident that the transition can be accomplished without disruption to the port's solid record of

Le commerce canadien des exportations est fortement tributaire du transport sécuritaire de biens entre notre pays et les régions commerciales avec lesquelles nous traitons.

Je voudrais soulever un certain nombre de points qui pourraient être examinés plus en profondeur avec le sous-comité, mais je ne les aborderai que brièvement, puisque nous avons ici les spécialistes qui pourraient vous en dire plus long à ce sujet. Tout d'abord, il faudrait une meilleure intégration du transport terrestre et ferroviaire des produits dangereux avec les autres organismes qui s'occupent de ces produits après qu'ils sortent des limites du port. Il faudrait notamment prévoir des routes accessibles aux camions pour le transport sécuritaire des produits dans les régions densément peuplées. C'est là une question sur laquelle nous tentons de nous entendre avec la municipalité afin d'assurer le fonctionnement optimal du port.

Nous croyons savoir que Transports Canada a réduit dernièrement le nombre de vérifications ponctuelles relatives au transport de produits dangereux, réduction qui est peut-être attribuable à la décroissance à laquelle se heurte le ministère.

Deuxième point, qui peut paraître mineur aux yeux des membres du comité, mais qui est important pour nous à la société du port, l'abaissement du rang de capitaine de port réduit l'efficacité du mécanisme de résolution de problèmes en place au MDN. Ainsi, la prise de décisions relatives au contrôle de la circulation de navires militaires auxiliaires pourrait être plus rapide si le rang du capitaine de port était plus élevé, et il pourrait en résulter des gains d'efficacité pour les deux organismes.

Troisièmement, la restructuration des opérations en cours à Transports Canada pourrait avoir une incidence sur les procédures de mobilisation en cas d'urgence. La façon de gérer le système de gestion du trafic maritime pourrait être différente de ce qu'elle est à l'heure actuelle. Le capitaine Randy Sherman et George Malec pourront en discuter avec vous, si vous le voulez.

Quatrièmement, comme vous le savez, la Police de Ports Canada, qui relève de la Société canadienne des ports, sera démantelée sous peu. Chaque autorité portuaire sera tenue de conclure des ententes avec d'autres organismes de services policiers et de sécurité afin de répondre aux besoins du port. Nous examinons cette question et nous avons prévu des rencontres avec les autorités municipales et les représentants locaux du ministère de la Justice afin de déterminer les arrangements à prendre.

Nous devons notamment examiner la question des interventions d'urgence pendant les heures de fermeture. Les heures de fermeture vont normalement de 17 heures à 8 heures. Nous devons aussi examiner d'autres questions: le respect des règles de la sécurité en mer; l'interface avec les militaires; les obligations du Canada relatives à la sécurité des passagers aux termes des règlements de l'OMI; et la prestation de services policiers dans les zones d'exclusion à l'occasion d'activités spéciales dans le port.

Notre objectif est de faire en sorte que les clients, les passagers et le public soient satisfaits des procédures de sûreté et de sécurité au port et que les services policiers et de sécurité soient assurés de manière efficiente et rentable. Nous avons confiance que la transition pourra se faire sans porter atteinte à la réputation solide

being a reputable, safe port, through which Canada's trade can pass.

Mr. Chairman, I will stop at that point. We look forward to discussing these matters with you further.

Senator Roberge: You are talking here about the possibility of better integration of railroads and trucking routes and all that, which makes an awful lot of sense. How do you go about it? First, you will have to make a deal with the railroads and then you must talk to the municipalities. Do you have anything more specific as far as recommendations are concerned?

Mr. George Malec, Assistant Harbour Master, Halifax Port Corporation: That is correct, sir. To this end, we have initiated an ongoing dialogue with the Halifax Regional Municipality, being cognizant of the fact that they have just undergone a radical restructuring. We now have the opportunity to speak to one political entity which represents all the various municipalities around the port area that are impacted by our cargo base. This gives us a unique opportunity to deal with one level of municipal government, in addition to one provincial level of government through the Emergency Measures Response Organization of the province.

We see our mandate here in terms of expediting their accumulation of knowledge. We will provide them with the data about the cargo and the traffic patterns in the port, so that they can then analyze it, look at it in terms of their rail and road access routes through the municipal corridor, and then determine best what their response should be. We are there to support them with technical advice and information, which otherwise would be extremely difficult for them to come about since we are the ones that have that kind of cargo operational knowledge and information from the shipping agents.

Senator Roberge: For example, if something being transported which is very hazardous arrives in Halifax, and it must go to Montreal by rail or by truck, how do you ensure that this same integration follows through? That is also an important element.

Mr. Malec: That is quite right. The rail aspect is governed by one agency or one commercial entity. Therefore, to some extent it is a bit easier. We deal with them and at that point it is their responsibility.

Truck access routes interprovincially are an area of concern, something which, unfortunately, transcends our area of expertise. We really could not do much in terms of impacting that movement. It is quite outside the limit of our authority. What we would do, however, is ensure that the Transport Canada Dangerous Goods Directorate, which is the regulatory authority governing the movement, is appraised of that cargo prior to its leaving this port. They could then determine how they want the highway inspectors to function in this regard because that truck should be checking in with the various weigh bridges and weigh scales between Halifax and Montreal. If we put that in the hands of the TDG directorate, hopefully they would then be able to monitor that interprovincial passage.

du port comme étant un port sécuritaire et fiable pour le commerce avec le Canada.

Monsieur le président, je m'arrêterai là. Nous sommes impatients de discuter plus avant de ces questions avec vous.

Le sénateur Roberge: Vous avez parlé de la possibilité de mieux intégrer les chemins de fer et les routes de camionnage, ce qui me semble éminemment logique. Comment vous y prendrez-vous? Tout d'abord, il vous faudra conclure une entente avec les sociétés ferroviaires, et ensuite vous mettre d'accord avec les municipalités. Avez-vous des recommandations plus précises à faire?

M. George Malec, maître de port adjoint, Société du port de Halifax: C'est exact, monsieur. À cette fin, nous avons amorcé un dialogue qui se poursuit avec la municipalité régionale de Halifax, sachant qu'elle vient tout juste de subir une restructuration radicale. Nous avons aussi eu l'occasion de nous entretenir avec des porte-parole d'une entité politique qui représente les diverses municipalités situées dans la zone d'activité du port. Cela représente une occasion unique de traiter avec un palier d'administration municipal, sans compter que nous nous entretenons avec les représentants du gouvernement provincial par l'entremise du Bureau des mesures d'urgence de la province.

En l'occurrence, nous estimons que notre mandat consiste à les aider à accumuler des connaissances rapidement. Nous entendons leur fournir des données au sujet du fret et du mouvement de la circulation dans le port, pour qu'ils puissent les analyser par rapport aux accès, ferroviaires et routiers du corridor municipal, et déterminer quelle devrait être la meilleure réponse. Nous sommes là pour leur fournir de l'information et des conseils techniques auxquels il leur serait autrement extrêmement difficile d'avoir accès étant donné que c'est nous qui, par l'intermédiaire des agents maritimes, disposons de ces renseignements relatifs au fret.

Le sénateur Roberge: Par exemple, si des marchandises très dangereuses arrivent à Halifax et doivent être acheminées par train ou par camion jusqu'à Montréal, comment assurez-vous cette même intégration jusqu'à destination? C'est également un élément important.

M. Malec: Tout à fait. Le volet rail est régi par un organisme ou une entité commerciale. Par conséquent, cela facilite les choses dans une certaine mesure. Nous traitons avec cette instance, et, à partir de ce moment-là, c'est elle qui assume la responsabilité.

Les routes de camionnage interprovinciales sont sources de problèmes qui, malheureusement, dépassent le champ de nos compétences. Il n'y a pas grand-chose que nous puissions faire pour influencer sur ce type de circulation. Cela va au-delà de notre champ d'intervention. Cependant, nous pourrions faire en sorte que la Direction du transport des marchandises dangereuses de Transports Canada, qui est l'organisme réglementaire chargé de ce mouvement, soit mise au courant de l'existence de ce fret avant qu'il ne quitte le port. Les autorités pourraient ensuite déterminer comment elles souhaitent que les inspecteurs de la route interviennent à cet égard, puisque le camion en question devra se présenter aux divers ponts-bascules et balances entre Halifax et Montréal. Il faut espérer que si nous remettons cela entre les mains de la Direction du transport des marchandises dangereuses,

Senator Roberge: On another note, there is talk right now, although it is not certain that it will come about, of changing all the security aspects of the port. I am referring to the special police. There is talk right now that they will revert back to either provincial security police or municipal police, depending upon the province. That causes me some concern. I would like to get more information from you as to your concerns.

Mr. Bellefontaine: First, in the province of Nova Scotia, we do not have a provincial police force. The municipalities have their police operations. On Friday, we received a directive from the minister to meet first with the provincial Department of Justice, which has overall authority in this province for the establishment of police forces and for the assignment of duties to police forces which are already established. We had a task force last year comprised of representatives of the RCMP, the municipality, the Department of Justice and ourselves. We interviewed the shippers, the shipping lines, the terminal operators, the police and the senior people. We came to the conclusion that in fact there was an alternate method that could be used, that is, the municipal police force could be used with proper transition procedures, training and so on.

I believe such reports were undertaken at each port in Canada which has a police force. There was a large report, which I have not seen yet, from the British Columbia government which also recommended that this take place. Based on all that information, the minister made a decision to do it.

Our first job now is to meet with the Department of Justice and the municipality to find out what level of service they will provide to the port. Second, we must define what level of policing and security we think we need from the point of view of customers, passengers and public safety. If they do not want to do this, then it will come down to some form of negotiations with the municipality, or the Department of Justice, in terms of who pays for what.

We have been paying taxes for many years in this port, unlike other ports. We have our own police force for which we are not given a deduction from our tax grants. It does not make sense. All we are asking for is that the port be treated the same as any other business in the municipality with respect to police services. In terms of anything that we require above that level, then we must make some form of agreement with the municipality to pay for it. That has not been worked out yet. We will have our first meeting tomorrow.

The Chairman: While we are on the question of changing the police structure, how is it paid for now? Is it paid for out of port charges or cargo charges?

Mr. Bellefontaine: Yes.

elle sera en mesure de surveiller le passage d'une province à l'autre.

Le sénateur Roberge: Dans un autre domaine, on envisage à l'heure actuelle de modifier tous les aspects de la sécurité portuaire, mais rien n'est encore certain. Je parle de la police spéciale. Selon les rumeurs, on reviendrait à l'ancien système, c'est-à-dire confier la sécurité du port à la police provinciale ou municipale, selon la province. Cela n'est pas sans m'inquiéter. J'aimerais en savoir un peu plus long à ce sujet.

M. Bellefontaine: Tout d'abord, la province de la Nouvelle-Écosse n'a pas de corps policier provincial. Les municipalités ont leur propre police. Vendredi dernier, nous avons reçu du ministre une directive nous demandant de rencontrer tout d'abord des fonctionnaires du ministère de la Justice provincial, de qui relèvent la création des forces policières et l'affectation des tâches aux corps policiers déjà constitués. L'an dernier, nous avons participé à un groupe de travail comprenant des représentants de la GRC, de la municipalité, ainsi que du ministère de la Justice. Nous avons interviewé des expéditeurs, des armateurs, les exploitants du terminal, des policiers et des personnes âgées. Nous sommes arrivés à la conclusion qu'il existait en fait une méthode de rechange possible, c'est-à-dire qu'on pourrait avoir recours aux corps policiers municipaux, pourvu que l'on puisse mettre en place des mécanismes de transition, assurer la formation, et cetera.

Je crois que l'on a entrepris de rédiger de tels rapports dans tous les ports du Canada dotés d'un corps policier. Le gouvernement de la Colombie-Britannique a préparé un rapport volumineux que je n'ai pas encore vu, qui recommandait lui aussi cette marche à suivre. C'est en se fondant sur toute cette information que le ministre a décidé d'aller de l'avant.

Premièrement, nous devons rencontrer les représentants du ministère de la Justice et de la municipalité pour savoir quel niveau de service ils comptent offrir au port. Deuxièmement, nous devons préciser l'ampleur des services de police et de sécurité dont nous estimons avoir besoin pour assurer la sécurité des clients, des passagers et de la population en général. S'ils ne sont pas d'accord, une décision sera prise à l'issue de négociations avec la municipalité ou le ministère de la Justice pour déterminer qui paie pour quoi.

Contrairement à d'autres ports, le nôtre paie des taxes depuis de nombreuses années. Nous avons notre propre corps policier, ce qui ne nous donne pas droit à une déduction relativement à nos subventions fiscales. Cela n'a aucun sens. Tout ce que nous demandons, c'est que le port soit traité comme n'importe quelle autre entreprise de la municipalité pour ce qui est des services policiers. Il va de soi que si nous souhaitons obtenir des services supplémentaires, nous devons prendre des arrangements quelconques avec la municipalité pour en assumer les coûts. Cela n'a pas encore été réglé. Nous aurons notre première rencontre demain.

Le président: À propos de changer la structure policière, comment ces services sont-ils payés à l'heure actuelle? À même les frais de port ou de fret?

M. Bellefontaine: C'est cela.

The Chairman: Is it a burden on the taxpayer of Canada or is it pretty well self-sufficient?

Mr. Bellefontaine: No. All the ports that have police services are self-sufficient. They generate their revenues from charging shipping lines fees based on the size of the vessel and the amount of cargo that is loaded or off-loaded. We have two major types of charges. The shipping lines and the shippers pay the fees. Those fees come to the port. Even though we have no jurisdiction over the police component, because it falls under the jurisdiction of the Canada Ports Corporation in Ottawa, the port authority itself pays for the police operation. It comes out of the fees of shipping lines, basically. There is no subsidy from the taxpayer.

The Chairman: Theoretically, we make a profit.

Mr. Bellefontaine: We do make a profit in real terms.

The Chairman: There is no economic advantage to the Canadian taxpayer in changing the present system.

The fear that I have about this is that we will wind up with at least five different police acts under which policing could be carried out. They will differ in respect to pursuit, for example. They differ in the manner in which you may pursue on your own property, for example, private conveyances on that property. In some provinces that is strictly taboo, you just do not do that without other forms of search warrants, et cetera. Does this present a bit of a problem to you?

Mr. Bellefontaine: Actually, we have that situation right now. It should not get any worse. We have the RCMP, which is responsible for federal law enforcement, and that will remain, with respect to drugs and so on. We have the immigration officials.

The Chairman: Would that include theft?

Mr. Bellefontaine: No. Most likely, matters of theft would involve the municipal police. In terms of the theft of drugs, they are certainly involved, and they will continue to be involved. Immigration will continue to be involved with respect to stowaways and the like. They have jurisdiction over port property when it comes to that. Then we have our own police detachment, which has jurisdiction over the port confines. That role will be handed over to the municipal police. The municipal police are on our property from time to time. I am not sure how much they do because we have our own police force.

The Chairman: They have a right of pursuit on your property while, in some instances, the reverse is not true.

Mr. Bellefontaine: I believe that is correct. But they collaborate with each other and cooperate. I think it has worked rather well in that context.

The Chairman: Would you like to see it stay the same or is their merit in going another route?

Mr. Bellefontaine: As I said, we had this review and we talked to the customers. We said there is another option that is more

Le président: Est-ce un fardeau pour le contribuable canadien, ou est-ce un mécanisme qui permet l'autosuffisance?

M. Bellefontaine: Non. Tous les ports ayant des services policiers sont autosuffisants. Ils génèrent leurs revenus en imposant aux lignes maritimes des droits calculés selon la taille du navire et le volume de fret qui est embarqué ou débarqué. Il y a deux grandes catégories de droits. Les lignes maritimes et les expéditeurs paient ces droits, qui sont remis au port. Même si nous n'avons aucun pouvoir sur le volet policier, étant donné qu'il relève de la Société canadienne des ports, à Ottawa, l'administration portuaire elle-même assume les coûts des services de police. Essentiellement, l'argent provient des droits imposés aux lignes maritimes. Le contribuable n'est pas mis à contribution.

Le président: En théorie, nous faisons un profit.

M. Bellefontaine: Nous faisons un profit en pratique.

Le président: Sur le plan économique, il n'est pas avantageux pour le contribuable canadien de modifier le système actuel.

Ce que je crains, c'est que les services policiers ne soient assujettis à cinq lois différentes. Ces dernières pourraient comporter des variantes en ce qui a trait aux poursuites, par exemple. Ainsi, il pourrait y avoir des distinctions quant aux poursuites pouvant être engagées sur la propriété à l'égard de transports fonciers privés. Dans certaines provinces, c'est tabou, cela ne se fait tout simplement pas, à moins d'être en possession d'un mandat de perquisition, et cetera. Cela représente-t-il un problème pour vous?

M. Bellefontaine: En fait, c'est la situation qui a cours à l'heure actuelle, et elle ne devrait pas empirer. Il y a déjà la GRC, qui est chargée d'appliquer la loi fédérale à l'égard des stupéfiants, et il continuera d'en être ainsi. Il y a aussi les fonctionnaires de l'immigration.

Le président: Ils s'occupent des vols?

M. Bellefontaine: Non. Il est probable qu'un vol relèverait de la police municipale. S'il s'agit d'un vol de drogue, il va de soi que cela relève de la GRC, et qu'il continuera d'en être ainsi. Pour leur part, les services d'immigration continueront d'intervenir si des passagers clandestins sont découverts. Dans des cas comme ceux-là, leur pouvoir s'étend à la propriété portuaire. Ensuite, nous avons notre propre détachement de police, qui peut intervenir dans les limites du port, et c'est ce rôle qui sera confié à la police municipale. De temps à autre, les policiers municipaux patrouillent notre propriété. Cela dit, je ne sais trop dans quelle mesure ils interviennent, puisque nous avons notre propre corps policier.

Le président: Ils ont un droit de poursuite sur votre propriété, alors que dans certains cas l'inverse n'est pas vrai.

M. Bellefontaine: C'est exact, mais les divers services collaborent les uns avec les autres, et je pense que cela a fonctionné plutôt bien dans ce contexte.

Le président: Voudriez-vous conserver le statu quo, ou croyez-vous qu'il est utile d'opter pour autre chose?

M. Bellefontaine: Comme je l'ai dit, nous avons procédé à cet examen, et nous avons parlé à nos clients. Nous leur avons dit

efficient and cheaper, "Do you support it?" to which they replied, "Yes."

Senator Roberge: How will it be cheaper?

Mr. Bellefontaine: We do not know. We hope it will be.

Senator Roberge: It is the municipalities which take the brunt of it and have to pay for it, while right now it is your customers who are paying for it.

Mr. Bellefontaine: That is right.

Senator Roberge: The customer is getting a good deal.

The Chairman: How would the customer know for sure that the savings were being returned to him?

Mr. Bellefontaine: They would not unless we show them in a tariff that there is a discount resulting from the police reduction. It is unlikely that will happen.

I will give you one example of what we have done and what we are continuing to do. For the last seven years, the port has had no increase in tariffs. Why? Because we have been able to cut our costs, including the costs of policing, to a degree. We have cut our overheads in every area. We have cut some departments out completely, just like the private sector has done. By doing that, we have been able to pass those savings on to the customer. If in the future the police operation is cheaper, then the savings will be passed on to the customer through either no tariff increases or more incentives.

The Chairman: At least that would leave you in a position to argue for no increases.

Mr. Bellefontaine: That is right.

Senator Bacon: What is the major safety concern of the authorities of the Port of Halifax?

Mr. Bellefontaine: That is a bit outside our jurisdiction. However, one of the concerns that we have involves the excess hours worked by the longshoremen. This is something you will hear from the president of one of our container terminals. He is concerned that there are excess hours being worked which, obviously, is unsafe. I do not know how someone who works 30 or 35 hours straight can be considered alert. That is a concern.

Another concern which has just arisen is with respect to workers not wearing the proper safety equipment. There was an article on ATV News last week about this very matter. The reporter did a very long investigation. I think he did a very comprehensive review. He concluded that no one has really taken the responsibility to enforce the labour code with respect to safety, including the wearing of hard hats and safety boots, et cetera.

Senator Roberge: Whose responsibility is that?

qu'il existait une autre option plus efficiente et moins chère. Lorsque nous leur avons demandé s'ils y étaient favorables, ils ont répondu oui.

Le sénateur Roberge: De quelle façon cela sera-t-il moins cher?

M. Bellefontaine: Nous ne le savons pas. Nous espérons que cela le sera.

Le sénateur Roberge: Ce sont les municipalités qui paieront le gros de la note, alors qu'à l'heure actuelle ce sont vos clients qui paient pour cela.

M. Bellefontaine: C'est exact.

Le sénateur Roberge: Ces clients s'en tirent plutôt bien.

Le président: Comment les clients peuvent-ils être sûrs de bénéficier des économies réalisées?

M. Bellefontaine: Ils n'ont aucun moyen de le savoir, à moins que nous ne leur communiquions dans un tarif qu'ils bénéficient d'une remise résultant de la réduction des frais de police. Il est peu probable que cela arrive.

Je vais vous donner un exemple de ce que nous avons fait jusqu'à maintenant et de ce que nous continuons de faire. Depuis sept ans, il n'y a pas eu d'augmentation de tarif dans notre port. Pourquoi? Parce que nous avons été en mesure de réduire nos coûts, y compris les coûts de police, jusqu'à un certain point. Nous avons abaissé nos frais généraux dans tous les domaines. Nous avons supprimé certains services en entier, tout comme l'a fait le secteur privé. Nous avons été ainsi en mesure de refiler ces économies au consommateur. Si, à l'avenir, les services policiers sont moins chers, les économies ainsi réalisées seront aussi transmises au consommateur sous forme d'incitatifs intéressants ou d'absence d'augmentation.

Le président: À tout le moins, vous pourriez réclamer qu'il n'y ait pas d'augmentation.

M. Bellefontaine: C'est exact.

Le sénateur Bacon: Quelles sont les principales préoccupations en matière de sécurité des autorités du port de Halifax?

M. Bellefontaine: Cela dépasse quelque peu notre champ de compétence. Cependant, l'une de nos préoccupations concerne les heures de travail excessives des débardeurs. D'ailleurs, le président de l'un de nos terminaux à conteneurs vous en parlera. À son avis, ces heures de travail prolongées représentent manifestement un risque pour la sécurité. J'ignore comment quelqu'un qui travaille de 30 à 35 heures d'affilée peut demeurer alerte. C'est un sujet d'inquiétude.

Par ailleurs, on s'inquiète également de ce que les travailleurs ne portent pas l'équipement de sécurité requis. D'ailleurs, il y a eu un reportage précisément sur ce sujet, la semaine dernière, sur la chaîne ATV News. Le journaliste avait effectué une enquête très longue et très exhaustive. Il arrivait à la conclusion que personne n'avait vraiment assumé la responsabilité de faire respecter le code du travail en matière de sécurité, notamment en ce qui a trait au port du casque protecteur et de bottes de sécurité.

Le sénateur Roberge: Qui est responsable de cela?

Mr. Bellefontaine: That is the problem. You can pick seven or eight different organizations that are responsible. Can we as a port authority enforce workers, and anyone else who comes on to port property, to wear hard hats? When you read the code, you see that it states that hard hats must be worn in hazardous areas. You must then define what is a hazardous area.

Senator Roberge: Could you not define the whole port as a hazardous area and impose those rules? It is your land.

Senator Bacon: Do you have the power to do that?

Mr. Bellefontaine: I think we do, yes.

Senator Roberge: Good luck.

Mr. Bellefontaine: That is right. And then there is the enforcement issue; how do you enforce it?

What has happened is that the employers have gotten together over the last few days and they have looked at the safety aspects of not wearing headgear, et cetera. I can assure you that they are taking steps. We are taking steps with our employees. If anyone is caught not wearing a hat in an area that they should be wearing one, then they will be sent home. It is as simple as that. We have made that very clear. We will have zero tolerance.

We are now talking to the other employers on the waterfront to ensure that they follow through as well. It must be a blanket policy because, in the past, it has not been. What we have had in the past is one group looking at another group and making fun of them for wearing hard hats. That is what we are facing. It is a question of culture. It goes back to 50 or 60 years ago.

Senator Roberge: You are saying, for example, that some of the longshoremen are working up to 35 hours straight. Is that the responsibility of the employer?

Mr. Bellefontaine: The employer and Labour Canada. I know in our own organization, the Halifax Port Corporation, we must apply for a permit to allow employees to work longer than 48 hours. I am not aware of that happening with the other employers.

Senator Roberge: Have you spoken to the employers about that?

Mr. Bellefontaine: They are well aware of it.

Senator Roberge: It is definitely a safety issue.

Mr. Bellefontaine: I think so. The difficulty is that you have more than one employer. You can have a gentleman working for company A for eight hours, and then he takes a break, comes back to work for company B, right after supper, for another four or five hours. That is the problem you have with five employers and two large container terminals on the waterfront.

Senator Roberge: Is that a problem which the other ports in Canada are experiencing or is it particular to your port?

M. Bellefontaine: C'est là le problème. On peut nommer sept ou huit organismes différents qui sont responsables. L'administration portuaire est-elle habilitée à forcer les travailleurs, et toute autre personne qui accède au périmètre portuaire, à porter un casque protecteur? Le code stipule que les ouvriers doivent porter un casque dans les zones dangereuses. Il s'ensuit qu'il faut définir ce qui constitue une zone dangereuse.

Le sénateur Roberge: Ne pourrait-on pas stipuler que le port tout entier est une zone dangereuse et imposer ces règles? Après tout, c'est votre terrain.

Le sénateur Bacon: Avez-vous le pouvoir voulu pour le faire?

M. Bellefontaine: Je le pense, oui.

Le sénateur Roberge: Bonne chance.

M. Bellefontaine: Vous l'avez dit. Et puis il y a toute la question de l'application. Comment appliquer cela?

Ces derniers jours, les employeurs se sont réunis et ont examiné tout l'aspect sécurité, le fait qu'on ne porte pas de casque, et cetera. Je peux vous assurer qu'ils prennent des mesures. Pour notre part, nous prenons des dispositions auprès de nos employés. Quiconque sera surpris à ne pas porter de casque dans une zone où le port du casque est obligatoire sera renvoyé chez lui: c'est aussi simple que cela. Nous avons été très clairs à ce sujet. Nous appliquerons une politique de tolérance zéro.

Nous avons maintenant des entretiens avec les autres employeurs du secteur riverain pour s'assurer qu'ils emboîtent le pas. Il faut que ce soit une politique généralisée, car, dans le passé, cela ne l'a pas été. Antérieurement, on se moquait de ceux qui portaient un casque protecteur. Voilà l'obstacle. C'est une question de culture. Le problème remonte à une soixantaine d'années.

Le sénateur Roberge: Vous avez dit tout à l'heure que certains débardeurs travaillaient jusqu'à 35 heures d'affilée. Est-ce là la responsabilité de l'employeur?

M. Bellefontaine: De l'employeur et de Travail Canada. Je sais que chez nous, à la Société du port de Halifax, nous devons demander un permis pour autoriser les employés à travailler plus de 48 heures. À ma connaissance, les autres employeurs ne font pas cela.

Le sénateur Roberge: Avez-vous parlé à d'autres employeurs à ce sujet?

M. Bellefontaine: Ils sont au courant.

Le sénateur Roberge: Cela pose assurément un problème de sécurité.

M. Bellefontaine: Je le pense. Le hic, c'est qu'il y a plus d'un employeur. Ainsi, un ouvrier peut travailler pour l'entreprise A pendant huit heures et, après une pause, entrer au travail pour l'entreprise B, tout de suite après le souper, pour quatre ou cinq heures de plus. Le problème tient au fait qu'il y a cinq employeurs et deux grands terminaux à conteneurs au bord de l'eau.

Le sénateur Roberge: Le problème se pose-t-il dans d'autres ports du Canada, ou est-ce un problème propre à votre port?

Mr. Bellefontaine: I think other ports have similar problems, whether it is as critical as here I do not know.

Senator Roberge: Do you communicate with each other to try to find out who is doing something better than the other in order to improve and to find new ways of doing things?

Mr. Bellefontaine: We do, however, this is a responsibility of the Halifax Employers Association, formerly the MEA, the Maritime Employers Association. They control the hours of work and so on. This is a serious matter that came up in the video. The president of Halterm mentioned that he finds this to be one of the biggest problems that we have. We are working on the wearing of headgear, vests and boots. However, excess hours is another issue.

Senator Bacon: On page 5 of your presentation you mention a number of issues that must be resolved. You mention specifically the enforcement of boating safety. Do recreational boaters pose a significant safety threat in your port?

Mr. Randall Sherman, Harbour Master, Director of Operations, Halifax Port Corporation: I am not certain they pose a safety threat so much in themselves as that there are certain regulations which apply to them. They must be enforced. For instance, with regard to drinking infractions, they operate under the same tolerance levels as what they do on the highways. Someone must be responsible for ensuring that there are not impaired operators. There are also safety issues around public areas. The Northwest Arm in Halifax is a highly used recreational area in the summertime. There are many children learning to sail small boats, kayakers and canoers. If you get that mixed in with people running fast motor boats or these personal water craft, then that can create hazards. There must be a presence to ensure that these sorts of thing are kept under control.

At the present, where these matters fall under our jurisdiction, it has been our police force which has been maintaining this. However, but if they are no longer to be in service, then we must look for some other way of maintaining this control.

Senator Bacon: Will that be part of the discussions you will have?

Mr. Sherman: Yes.

Senator Bacon: On the page 4 of your presentation you mention that the downsizing of the rank of the Queen's Harbour Master, DND, has resulted in a less efficient problem resolution situation. Would you care to elaborate on that? What does DND mean?

Mr. Sherman: That is Department of National Defence, the navy. We are primarily concerned with the navy in the port because they have a large presence here, this being the largest base in Canada. We have a lot of interface with them on various

M. Bellefontaine: Je pense que les autres ports connaissent des problèmes analogues. Quant à savoir s'ils sont aussi graves qu'ici, je l'ignore.

Le sénateur Roberge: Communiquez-vous avec vos homologues pour essayer de voir qui s'en sort mieux que les autres afin de trouver de nouvelles façons de faire et d'améliorer la situation?

M. Bellefontaine: Nous le faisons. Cependant, c'est une responsabilité qui incombe à l'Association des employeurs de Halifax, anciennement appelée l'Association des employeurs maritimes. Ce sont eux qui contrôlent les heures de travail, et cetera. C'est un problème sérieux qui a été relevé dans la vidéo. Le président de Halterm a mentionné qu'à son avis c'est l'un des plus graves problèmes que nous ayons. Nous avons pris des mesures en ce qui concerne le port du casque, de vestes et de bottes, mais pour ce qui est des heures de travail excessives, c'est un autre problème.

Le sénateur Bacon: À la page 5 de votre exposé, vous dressez la liste d'un certain nombre de problèmes à résoudre. Vous mentionnez précisément l'application de mesures de sécurité nautique. Les plaisanciers représentent-ils une menace sérieuse pour la sécurité dans votre port?

M. Randall Sherman, maître de port, directeur des opérations, Société du port de Halifax: Ils ne représentent pas nécessairement un risque en soi, mais il n'en demeure pas moins que certains règlements s'appliquent à eux et qu'il faut les appliquer. Ainsi, pour ce qui est de la consommation d'alcool, ils sont assujettis aux mêmes normes que les automobilistes sur les routes. Il faut qu'une instance se charge de s'assurer qu'il n'y a pas de conducteurs de bateaux en état d'ébriété. Il y a aussi des problèmes de sécurité liés aux aires publiques. Le bras Nord-Ouest, à Halifax, est un espace récréatif fort fréquenté pendant l'été. De nombreux enfants y apprennent à naviguer dans de petites embarcations; il y a aussi des amateurs de kayak et de canot. La présence, au beau milieu de tout ce monde, de canots à moteur rapides ou de motomarines peut être dangereuse. Il faut qu'un organisme veille à garder le contrôle de ce genre de choses.

À l'heure actuelle, c'est notre force policière qui maintient ce contrôle dans les domaines relevant de notre compétence. Cependant, si elle devait disparaître, il faudrait trouver une autre façon d'exercer ce contrôle.

Le sénateur Bacon: Cela fera-t-il partie des discussions que vous aurez?

M. Sherman: Oui.

Le sénateur Bacon: À la page 4 de votre exposé, vous mentionnez que le rajustement à la baisse du rang de capitaine de port, MDN, s'est traduit par une résolution moins efficiente des problèmes. Pourriez-vous nous donner plus de détails à ce sujet? Que signifie le sigle MDN?

M. Sherman: C'est le ministère de la Défense nationale, la marine. Nous nous intéressons d'abord et avant tout à la présence de la marine dans le port, parce que cette présence est très importante, puisque c'est ici que se trouve la plus importante base

activities, whether it is visiting warships or special events going on in the harbour and that sort of thing.

The office of the Queen's Harbour Master is my counterpart in the navy. That rank has been diminished, with some of its authority having been removed from the job, at least as far as we see it. As a result, in order to get prompt decisions, it is a little more difficult because he must go up the line now to his superiors to get the answers. Before, they could have given them more directly when we were involved in a situation.

Senator Bacon: Do you feel it is less efficient now than it was before?

Mr. Sherman: Yes. The level of cooperation we once enjoyed seems to have diminished somewhat in the last couple of years since this has taken place.

Senator Adams: The government has export and import regulations. Customs and Immigration have government inspectors. You must have similar concerns in your port with respect to the unloading of ships. Products unloaded in Halifax may move on to Montreal and Toronto. Everything crossing the Canada-U.S. border is inspected. Do you do the same thing at your port? Do you inspect the goods as well?

Mr. Sherman: I think the controls for those sort of things lie with Customs and Immigration. As a matter of course, when a ship comes to port, that is part of their clearance requirement. They report to Customs and Immigration, and they will then carry out whatever is necessary from their point of view.

Senator Adams: And you work with them. My concern is with respect to dangerous goods getting on to the highways. If a truck carrying dangerous goods from the Port of Halifax has an accident, who is responsible?

Mr. Malec: Under the law of the land, the Transportation of Dangerous Goods Act and its regulations, the shipper is responsible for having a Canadian bonded recipient here. That person has the responsibility, under law, to respond to that incident. If the incident were to occur within the port limits and, under the terms of our operating by-law we felt that the response time or level of response were insufficient, then the port authority could step in, effect remedial action and then recover costs from the shipper. The TDG act allows an inspector from Transport Canada to determine whether or not a suitable response is being undertaken. If not, remedial action can then be directed by TDG and the same kind of cost recovery method can be implemented. The shipper is always ultimately responsible for the clean-up and containment of the problem and for any cost recovery associated therewith. It really does not matter where the accident occurs, the shipper's liability remains until the place of rest.

Senator Adams: Do specific companies pick up dangerous goods?

Mr. Malec: There are a number of response companies. Under the law of the land, every shipment of dangerous goods must be accompanied by not only a declaration as to its nature, but a 24-hour emergency response number which can be activated as to

navale au Canada. Nous avons beaucoup de rapports avec eux pour diverses activités, que ce soit la visite d'un navire de guerre ou des activités spéciales qui se déroulent dans le port, et cetera.

Le capitaine de port est mon homologue dans la marine. Ce poste a été déclassé, une partie des pouvoirs ayant été retirés à l'officier qui occupe ce poste: du moins c'est ce qui nous semble. En conséquence, c'est un peu plus difficile d'obtenir des décisions rapides, car l'officier doit maintenant consulter ses supérieurs. Auparavant, il pouvait prendre une décision lui-même.

Le sénateur Bacon: Avez-vous l'impression que c'est moins efficace qu'auparavant?

M. Sherman: Oui. Le niveau de collaboration qui existait auparavant semble avoir quelque peu diminué ces dernières années, depuis que ces changements ont été apportés.

Le sénateur Adams: Le gouvernement a des règlements sur l'exportation et l'importation. Les Douanes et l'Immigration ont des inspecteurs officiels. Vous devez avoir des préoccupations semblables dans votre port pour ce qui est du déchargement des navires. Les marchandises déchargées à Halifax peuvent être acheminées à Montréal et à Toronto. Tout ce qui traverse la frontière canado-américaine est inspecté. Faites-vous la même chose à votre port? Inspectez-vous également les marchandises?

M. Sherman: Je crois que le contrôle à cet égard relève de Douanes et Immigration. Dès qu'un navire entre au port, cela fait automatiquement partie des formalités. Le capitaine du navire se présente à Douanes et Immigration, qui fait le nécessaire, de son point de vue.

Le sénateur Adams: Et vous travaillez avec eux. Ce qui me préoccupe, c'est le transport des marchandises dangereuses sur les routes. Si un camion transportant des matières dangereuses à partir du port de Halifax a un accident, qui est responsable?

M. Malec: En conformité avec la loi en vigueur, nommément la Loi sur le transport des marchandises dangereuses et les règlements connexes, il incombe à l'expéditeur de trouver un destinataire canadien cautionné. Aux termes de la loi, il incombe à ce dernier de s'occuper de l'accident en question. Si l'accident a lieu dans les limites du port et si nous estimons, en nous appuyant sur notre règlement opérationnel, que le délai de réponse ou le niveau de réponse ont été insuffisants, alors l'administration portuaire peut intervenir, prendre des mesures et recouvrer le coût en s'adressant à l'expéditeur. La Loi sur le transport des marchandises dangereuses autorise un inspecteur de Transports Canada à établir si la réponse est satisfaisante. Sinon, les autorités peuvent, aux termes de la loi, prendre des mesures correctives et recouvrer le coût. Au bout du compte, c'est toujours l'expéditeur qui est responsable des mesures de nettoyage et du recouvrement des coûts. En fait, peu importe où l'accident a lieu, l'expéditeur demeure responsable jusqu'au point d'arrivée.

Le sénateur Adams: Des compagnies spécialisées se chargent-elles de la manutention des marchandises dangereuses?

M. Malec: Il existe un certain nombre de compagnies spécialisées. Aux termes de la loi, toute cargaison de matières dangereuses doit être accompagnée non seulement d'une déclaration quant à sa nature, mais aussi d'un numéro d'urgence

some type of plan. Most of the companies that are engaged in the transportation of particularly volatile substances have mutual aid agreements with chemical response agencies, professional clean-up companies such as Sanivan or Lavalin, which are then hired directly by these companies on a retainer, much like an informal insurance arrangement. Once the shipper is notified, the shipper then goes to his parent group, association or umbrella company and says, "I need help in Moncton. I have a derailment," or "I have a truck off the road in Edmundston." They will then send a professional clean-up team to assist.

The local municipality or the local responders are normally in the first response mode, which is to isolate the area, identify the problem and then make sure that public safety is paramount.

Senator Adams: On another committee, we heard testimony from the Atomic Energy Control Board. Who handles contracts for nuclear power stations?

Mr. Malec: The Atomic Energy Control Act requires all class 7 radioactive goods — anything above a low specific activity substance — to be passed through the Atomic Energy Control Board for prior approval, whether they be in transit on a stopover on a vessel, for example, in Halifax but not for discharge here, or for conveyance through the port to an inland destination. The Atomic Energy Control Board, once it receives that document and grants a Canadian endorsement number for approval, then sends both Transport Canada and ourselves a copy of that authorization.

The regulations that we have in place require the shipment to be handled just like any other dangerous goods shipment, once the Atomic Energy Control Board has approved the fact that it can come into Canadian waters. That is covered under the regulating procedures for all dangerous goods shipments.

Senator Adams: You mentioned something about a police force. Does it have its own union, or do they belong to you or any other union of port workers?

Mr. Bellefontaine: Are you referring to the police?

Senator Adams: Do the police have a union?

Mr. Bellefontaine: Yes, there is a union. The police force belongs to the Police Association of Nova Scotia, the PANS group, and they are separate from the other unions in the port.

Senator Adams: Is all they do police the port? Do they have anything to do with the unloading of different types of material from certain ships?

Mr. Bellefontaine: The police detachment is the first to respond in emergency situations, especially after hours. If there is an incident, in the evening for example, the person who uncovers it or finds that there is a problem should contact the police immediately. The police would then call Randy or George,

donnant accès 24 heures sur 24 à quelqu'un qui peut mettre en oeuvre un plan quelconque. La plupart des compagnies qui se livrent au transport de substances particulièrement volatiles ont conclu des ententes mutuelles avec des compagnies qui se spécialisent dans l'intervention et le nettoyage en cas de déversement de produits chimiques, par exemple Sanivan ou Lavalin, et retiennent leurs services grâce à un acompte, un peu comme pour un arrangement d'assurance à l'amiable. Une fois l'expéditeur averti, ce dernier s'adresse à sa compagnie mère et dit: «J'ai besoin d'aide à Moncton: il y a eu un déraillement», ou encore: «L'un de mes camions est sorti de la route à Edmundston.» La compagnie envoie alors une équipe professionnelle pour procéder au nettoyage.

Normalement, la municipalité ou les intervenants locaux sont chargés de prendre les premières mesures, à savoir isoler le secteur, identifier le problème et ensuite s'assurer que le public est en sécurité.

Le sénateur Adams: À un autre comité, nous avons entendu le témoignage de la Commission de contrôle de l'énergie atomique. Qui s'occupe des contrats pour les centrales nucléaires?

M. Malec: La Loi sur le contrôle de l'énergie atomique exige que toutes les matières radioactives de classe 7 — c'est-à-dire toute substance dont l'activité spécifique est supérieure à un seuil assez bas — obtiennent l'approbation de la Commission de contrôle de l'énergie atomique, que ces matières soient en transit à bord d'un navire qui fait escale à Halifax, par exemple, ou bien destinées à être déchargées au port et transportées vers l'intérieur des terres. La Commission de contrôle de l'énergie atomique, une fois qu'elle reçoit la demande et accorde un numéro d'autorisation canadien, envoie ensuite à Transports Canada et à nous-mêmes copie de cette autorisation.

Les règlements en vigueur exigent que la cargaison soit manutentionnée tout comme n'importe quelle autre marchandise dangereuse, une fois que la Commission de contrôle de l'énergie atomique a approuvé sa présence dans les eaux canadiennes. C'est prévu dans les règlements applicables à toutes les cargaisons de marchandises dangereuses.

Le sénateur Adams: Vous avez mentionné une force policière. Ont-ils leur propre syndicat, ou bien sont-ils membres de votre syndicat ou d'un autre syndicat des travailleurs du port?

M. Bellefontaine: Vous parlez des policiers?

Le sénateur Adams: Les policiers sont-ils syndiqués?

M. Bellefontaine: Oui, il y a un syndicat. Les policiers sont membres de l'Association des polices de la Nouvelle-Écosse, le groupe PANS, et constituent un groupe séparé des autres syndicats du port.

Le sénateur Adams: C'est tout ce qu'ils font, assurer la police du port? S'occupent-ils du déchargement de diverses marchandises à bord de certains navires?

M. Bellefontaine: Le service de police est le premier intervenant en cas de situations d'urgence, surtout après les heures ouvrables. En cas d'incident, par exemple en soirée, la personne qui en fait la découverte doit communiquer immédiatement avec la police. La police appelle alors Randy ou George, selon celui des

whichever one of the two is on standby, and they would immediately introduce DFO procedures if need be and get on with the situation. They are the first point of contact in the port at the present time, yes. They are involved with respect to the operational side and, of course, they would help to keep people away from areas that are supposed to be secure and so on. There is an involvement there, yes.

Senator Adams: Ships enter the Port of Halifax to unload their containers and inventory. Do you have lists of the inventory?

Mr. Bellefontaine: Do you mean all the manifests?

Senator Adams: The manifests, yes.

Mr. Bellefontaine: Yes, we do. We must have manifests. Customers have their manifest for the clearance of their cargo. We have the manifests mainly for the billing procedure because we charge based on the type of commodity and the volume of cargo. The railway would have the manifest for handling the box inland, or from inland to the terminal. Yes, there is documentation, a lot of which is done by computer these days.

Senator Adams: Sometimes other cargo on a ship is mixed in with dangerous goods.

Mr. Malec: In addition to the document flow that Mr. Bellefontaine has just referred to, we also require that shippers submit a dangerous goods manifest 24 to 48 hours in advance of the vessel or the cargo's arrival in the port. That is above and beyond the customs cargo manifest. It sets out the additional criteria we are looking for about the correct technical name of the goods, the quantities, the proper designations, proof of packaging and the other pertinent requirements under the TDG act. That information is fed into a computer system in the operations office. That information is then made available to Transport Canada, Environment Canada, and the Halifax Regional Municipality Fire Department, so that all the affected agencies which have a stake in the safe handling and movement of those goods under their regulatory mandate can be apprised of dangerous cargoes as distinct from just the general cargo flow through the Port of Halifax.

Senator Adams: Other countries have freight trade now. Are there ships coming from other countries and shipping to Canada? We have trade agreements with the United States, Mexico, Chile, and there may be others.

Mr. Malec: The regulations have not affected that in any respect. The regulations remain constant. Regardless of the cargo source, they must pertain to the Canadian legislation which is contained under the TDG Act. It really is immaterial what arrangements there are commercially. Legally, they must do that declaration process anyway.

The Chairman: Could you elaborate on the present state of the relationship between the port and the military with respect to movements? Could you give us a better sense of understanding

deux qui est en service, et met immédiatement en branle la procédure du MPO, au besoin, et s'occupe de la situation. À l'heure actuelle, la police est en effet le premier point de contact dans le port. Elle participe aux opérations et, bien sûr, aiderait à éloigner les gens des zones critiques, et cetera. Elle participe donc aux opérations en ce sens.

Le sénateur Adams: Les navires entrent au port de Halifax pour y décharger leurs conteneurs et leurs cargaisons. Avez-vous une liste des marchandises?

M. Bellefontaine: Vous voulez dire les manifests?

Le sénateur Adams: Les manifests, oui.

M. Bellefontaine: Oui, nous les avons. Nous devons avoir les manifests. Les clients possèdent un manifeste pour le dédouanement de leurs cargaisons. Nous avons les manifests surtout pour la facturation, puisque nos frais sont fondés sur la nature et le volume de la cargaison. Les chemins de fer ont également le manifeste pour acheminer le conteneur vers l'intérieur, ou à destination du port. Oui, il y a donc des documents, et de nos jours cela se fait beaucoup par ordinateur.

Le sénateur Adams: Il arrive parfois qu'un navire transporte une cargaison mixte comprenant des marchandises dangereuses.

M. Malec: En plus de l'acheminement des documents que M. Bellefontaine vient de décrire, nous exigeons des expéditeurs qu'ils nous remettent un manifeste des marchandises dangereuses de 24 à 48 heures avant l'arrivée au port du navire ou du cargo. Ce manifeste vient s'ajouter à celui qui est exigé pour les douanes. Il doit stipuler la désignation technique correcte des marchandises, la quantité, la preuve d'emballage et les autres renseignements pertinents exigés par la Loi sur le transport des marchandises dangereuses. Ces renseignements sont inscrits dans un système informatique au bureau des opérations et sont ensuite transmis à Transports Canada, à Environnement Canada et au service des incendies de la municipalité régionale de Halifax, afin que tous les organismes compétents qui veillent à la manutention et au transport sécuritaires de ces marchandises conformément à leur mandat soient au courant de la présence des marchandises dangereuses, qui leur sont signalées de façon distincte des autres marchandises qui passent par le port de Halifax.

Le sénateur Adams: D'autres pays s'adonnent maintenant au commerce de marchandises. Y a-t-il des navires venant d'autres pays qui transportent des marchandises au Canada? Nous avons conclu des accords commerciaux avec les États-Unis, le Mexique, le Chili et il y en aura peut-être d'autres.

M. Malec: Cela n'a eu aucune incidence sur les règlements, qui demeurent constants. Quelle que soit l'origine de la cargaison, les responsables doivent respecter la législation canadienne, soit la Loi sur le transport des marchandises dangereuses. Les arrangements commerciaux n'ont absolument rien à voir avec cela. Légalement, ils sont tenus de toute manière de se plier à la déclaration.

Le président: Pourriez-vous nous expliquer quelles sont actuellement les relations entre les autorités portuaires et militaires en ce qui a trait aux mouvements des navires? Pourriez-vous nous

your concerns? I link that to such things as visitations by foreign ships that have almost antiquated propulsion systems.

Mr. Sherman: We are in contact with the navy on a daily basis. We exchange faxes every day as to what they are moving, and we let them know what is moving commercially in the harbour limits. As a result of this, we get advance notice of any special requirements from them, for instance, if there is a NATO fleet visiting or some ship with particular requirements.

Our normal procedure would be to set up a meeting with them. Then we go through the plan as to how to handle this particular situation. For instance, if we have a large aircraft carrier in, we know we cannot bring it alongside, and we may have to put an exclusion zone around it to keep spectator craft or activists away from it. We establish all these points prior to the ship's arrival, and then get on with the plan as the days proceed.

It is a fairly straightforward operation. It means constant communication with these people. With the downgrading of the rank, sometimes this information is not as readily available as it used to be. Sometimes we do not find out what is going on until very close to the fact. This is something we are trying to address in order to bring it up to speed again.

The Chairman: What is the present rank in the military with whom you deal?

Mr. Sherman: It is Lieutenant Commander at the moment.

The Chairman: Has it traditionally been captain?

Mr. Sherman: Commander or better.

The Chairman: Has it ever been commander?

Mr. Sherman: Yes.

The Chairman: Has this caused you any problems or given you any reason for concern? Looking ahead, we have some tall ships coming in a couple of years. The military have always been very cooperative and very helpful in dealing with this mass invasion of our port. Does this downgrading impair that type of planning or is that so long range that it should not be a problem?

Mr. Sherman: I expect that we should have good cooperation with the navy for events such as this. We always have in the past. With the long-range planning, we have plenty of time to get this organized well in advance and iron out whatever details have to be ironed out.

One of the prime concerns we have is the visitation of some of the support vessels for foreign fleets. Occasionally, there are commercially-chartered vessels which carry military supplies. We are not always certain as to what standard they may be. On occasion, we may have to look very closely at their entry into the port. This is where we get into conflict with the military because

aider à mieux comprendre vos préoccupations? Je songe notamment aux visites de navires étrangers munis de systèmes de propulsion presque vétustes.

M. Sherman: Nous communiquons tous les jours avec la marine. Nous échangeons des messages par télécopieur tous les jours; eux nous disent ce qu'ils transportent et nous leur faisons savoir quelles sont les opérations de transport commercial dans les limites du port. Nous sommes donc avisés à l'avance de toutes exigences spéciales de leur part, par exemple s'il y a un navire de l'OTAN en visite ou un navire qui présente des exigences particulières.

Notre procédure normale est de prendre rendez-vous pour les rencontrer. À l'occasion de cet entretien, nous mettons au point le plan pour traiter cette situation particulière. Par exemple, si un porte-avions imposant doit entrer dans le port, nous savons que nous ne pouvons pas le faire amarrer le long du quai et il nous faudra peut-être prévoir une zone d'exclusion autour du bâtiment pour empêcher les spectateurs ou les activistes à bord d'embarcations de s'en approcher. Nous établissons tout cela avant l'arrivée du navire et poursuivons la mise en oeuvre du plan au cours des jours qui suivent.

C'est une opération assez simple. Nous devons être constamment en communication avec ces gens-là. Depuis que l'on a déclassé le grade de capitaine de port, les renseignements ne sont pas toujours aussi facilement disponibles qu'auparavant. Parfois, nous apprenons ce qui se passe avec un préavis très court. Nous essayons d'y remédier pour avoir des renseignements à jour.

Le président: Quel est actuellement le grade du militaire avec lequel vous faites affaire?

M. Sherman: En ce moment c'est un lieutenant-commander.

Le président: Auparavant, c'était un capitaine.

M. Sherman: Un commander ou un officier d'un grade plus élevé.

Le président: Le poste a déjà été occupé par un commander?

M. Sherman: Oui.

Le président: Cela vous a-t-il causé des problèmes ou donné des raisons de vous inquiéter? On prévoit que des grands voiliers viendront dans le port dans quelques années. Les militaires ont toujours été très coopératifs et nous ont beaucoup aidé à gérer cette invasion massive de notre port. Le fait que le responsable occupe un grade moins élevé peut-il nuire à cette planification, ou bien cela se fait-il tellement longtemps à l'avance qu'il ne devrait y avoir aucun problème?

M. Sherman: Je m'attends à ce que nous ayons une bonne coopération avec la marine pour des événements de ce genre. Cela a toujours été le cas jusqu'ici. Grâce à la planification à long terme, nous avons du temps en masse pour organiser tout cela à l'avance et régler tous les menus détails.

L'une de nos principales préoccupations concerne la visite de navires d'accompagnement des flottes étrangères. À l'occasion, il y a des navires commerciaux affrétés pour transporter du matériel militaire. Nous ne sommes pas toujours certains des normes appliquées à bord de ces navires. À l'occasion, nous devons les surveiller de très près à leur entrée dans le port. C'est alors que

they have their idea of how it should be and, of course, we have jurisdiction in the harbour.

The Chairman: When we have a nuclear vessel visiting our port in other than emergency circumstances, how much advance notice do you require?

Mr. Sherman: We have nothing formal as to how much time we need, but we get notification from the QHM on the arrival of these vessels. It is normally several days ahead.

The Chairman: Does Shearwater remain an adequate berthing facility?

Mr. Sherman: Yes, that is the berthing facility.

The Chairman: There is no difficulty with exclusion zones or territorial zones, is there?

Mr. Sherman: No, there is not. The navy provides their own exclusion zone around those vessels.

The Chairman: Does it supply their own divers?

Mr. Sherman: Yes.

Senator Roberge: We were talking with Mr. Turner earlier about garbage and waste disposal from the ships. Do you have an entente with the Halifax municipality?

Mr. Bellefontaine: Yes. We have set up a new arrangement with respect to international garbage disposal. I would ask Captain Sherman to speak to that.

Mr. Sherman: The disposal of international garbage comes under the auspices of Agriculture Canada once it lands on the shore. We have several contract service providers who are licensed to operate in our port who meet Agriculture Canada standards. They provide specialized bins to take off the garbage, which is then transported to the airport incinerator for incineration.

Once it lands on our property, it then becomes Agriculture Canada's mandate to ensure that everything goes according to their rules.

Mr. Bellefontaine: We charge them so much per year to have the right to dispose of international garbage on the port. They have to buy a licence from us. Only those who are licensed can put a disposal container on the port.

Senator Adams: Are people in kayaks or canoes and things such as that policed by the Coast Guard or the RCMP? We have heard about cottagers with boats and that there is no protection for the municipalities. We would like to hear more about that.

Mr. Sherman: Presently, the way it works is that the Coast Guard is responsible for the regulations concerning safety on the vessel; in other words, ensuring that there are proper life jackets, proper capacity plates, all the regulations that pertain to the vessel itself.

nous entrons en conflit avec les militaires, parce qu'eux ont leur idée quant à la façon de procéder, tandis que nous, bien sûr, sommes responsables de ce qui se passe dans le port.

Le président: Quand un navire à propulsion nucléaire entre au port dans des circonstances qui ne constituent pas un cas d'urgence, combien longtemps à l'avance en êtes-vous avisés?

M. Sherman: Il n'y a aucune règle fixe quant au préavis que nous devons avoir, mais nous sommes avisés par le capitaine de port de l'arrivée de ces navires. Normalement, il nous avise plusieurs jours à l'avance.

Le président: Est-ce que Shearwater demeure un bassin d'accostage satisfaisant?

M. Sherman: La bassin d'accostage, oui.

Le président: Il n'y a pas de difficulté en matière de zone d'exclusion ou de zone territoriale, n'est-ce-pas?

M. Sherman: Non, il n'y en a pas. La marine établit sa propre zone d'exclusion autour des navires en question.

Le président: Fournit-elle ses propres plongeurs?

M. Sherman: Oui.

Le sénateur Roberge: Nous nous sommes entretenus tout à l'heure avec M. Turner, qui nous a parlé de l'élimination des ordures et des déchets à bord des navires. Avez-vous une entente avec la municipalité de Halifax?

M. Bellefontaine: Oui. Nous avons conclu une nouvelle entente pour l'élimination des ordures des transporteurs internationaux. Je vais demander au capitaine Sherman de vous en parler.

M. Sherman: L'élimination des ordures des transporteurs internationaux se fait sous les auspices d'Agriculture Canada, à partir du moment où ces ordures sont débarquées. Nous avons plusieurs fournisseurs de services contractuels qui sont autorisés à offrir leurs services dans notre port et qui répondent aux normes établies par Agriculture Canada. Ils fournissent des conteneurs conçus spécialement pour emmagasiner les ordures et les transporter jusqu'à l'incinérateur de l'aéroport.

Dès que les ordures sont débarquées, c'est Agriculture Canada qui a le mandat de veiller à ce que tout se fasse en conformité de ses règles.

M. Bellefontaine: Nous leur faisons payer des frais annuels pour avoir le droit d'éliminer les ordures des transporteurs internationaux dans le port. Ils doivent acheter un permis que nous leur délivrons. Seuls ceux qui possèdent un permis peuvent installer un contenant d'élimination dans le port.

Le sénateur Adams: Est-ce la Garde côtière ou la GRC qui assure l'encadrement des plaisanciers en kayaks, en canots, et cetera? On nous a parlé de plaisanciers qui ont des embarcations et l'on nous a dit que les municipalités n'avaient aucune protection. Nous voudrions en savoir davantage là-dessus.

M. Sherman: Actuellement, c'est la Garde côtière qui est chargée d'appliquer les règlements concernant la sécurité à bord du navire; autrement dit, veiller à ce que le navire soit pourvu de gilets de sauvetage, que la plaque de capacité soit conforme, enfin tous les règlements qui s'appliquent au bâtiment lui-même.

However, the situation here is that they are operating within our jurisdiction. Traditionally, it has been our police who take care of the infractions which would lead to, shall we say, the Criminal Code aspect of it such as the impaired operation or the reckless or dangerous operation of a craft, that sort of thing. The actual checking of the craft itself to comply with safety regulations is the responsibility of the Coast Guard. However, I believe our police in the past have overlapped in that area. When they stop a vessel for a certain check, they may also inspect it to see if they have the proper safety equipment on board.

Senator Adams: Is it true that the municipalities along the Atlantic coast do not have any protection because they are on the coast, or is it policed for a certain number of kilometres along the shore? How does that system work?

Mr. Bellefontaine: If you look at the map, you will see that we have an imaginary line along the north end of McNab's Island. That becomes our harbour boundary in terms of the jurisdiction of the Halifax Port Corporation. From that point, going north, including the main harbour, the harbour narrows to the bridge areas and, including all the Bedford Basin, is under the jurisdiction of the Port Authority. Beyond that southern line on McNab's Island the Coast Guard has jurisdiction.

The Chairman: Where does the port end?

Mr. Bellefontaine: On the north side of McNab's Island in terms of our jurisdiction.

The Chairman: Where would the line from the Nasca property to —

Mr. Bellefontaine: Purcell's Cove to Shearwater. You draw a line across there. That is very important, because if an incident occurs with respect to a vessel or a hazard or a navigational issue, that line determines who takes charge of the incident. If it is within that line, then we would take control of it, take the lead; if it is outside that line, then it would be Coast Guard. It is important from a legal point of view.

The Chairman: I always thought it should include the natural harbour. However, that has to do with union problems and goes back a long time.

Mr. Bellefontaine, you mentioned that you had some concern about the VTS system in general. You suggested that it might be managed differently. Can you tell us first what the problem is and then how it might be corrected by different management?

Mr. Bellefontaine: I will speak about the commercial side and I will ask Captain Sherman to talk about the operational side.

There is a big issue these days called the Coast Guard Marine Services Fees that we are challenging in terms of what level of fee the port should pay. We feel that the fee introduced last year on a one-year basis is too high. We have done a lot of homework in Halifax with the industry which shows that the rate is probably four times what it should be, if you look at pier user pay. It is to

Toutefois, ils fonctionnent dans notre périmètre de compétence. Traditionnellement, c'est notre police qui s'occupe des infractions au Code criminel, par exemple la conduite en état d'ébriété ou la conduite dangereuse d'une embarcation, et cetera. C'est la Garde côtière qui est chargée de vérifier si l'embarcation répond aux règles de sécurité. Toutefois, je crois que notre police s'en est aussi occupée dans le passé. Quand elle arrête un bâtiment pour procéder à des vérifications, elle peut aussi vérifier si le bâtiment est pourvu de l'équipement de sécurité voulu.

Le sénateur Adams: Est-il vrai que les municipalités le long du littoral Atlantique n'ont aucune protection parce qu'elles sont situées sur la côte, ou bien la police est-elle assurée sur une certaine distance le long de la côte? Comment le système fonctionne-t-il?

M. Bellefontaine: Si vous jetez un coup d'oeil à la carte, vous verrez que nous avons une ligne imaginaire qui longe l'extrémité nord de l'île McNab. Cela devient la frontière de notre port et délimite le secteur de compétence de la Société portuaire de Halifax. À partir de ce point, en direction du nord, y compris le port proprement dit, la zone portuaire se rétrécit jusqu'aux zones du pont et tout cela, y compris le bassin de Bedford, relève de la compétence de l'autorité portuaire. Au sud de cette ligne imaginaire sur l'île McNab, c'est la Garde côtière qui a compétence.

Le président: Jusqu'où va le port?

M. Bellefontaine: Tout ce qui est au nord de l'île McNab relève de notre compétence.

Le président: Où se trouve la ligne depuis la propriété Nasca jusqu'à...

M. Bellefontaine: De Purcell's Cove à Shearwater. On trace une ligne ici. C'est très important, parce que s'il y a un incident mettant en cause un navire ou constituant un danger pour la navigation, c'est cette ligne qui détermine qui doit s'en occuper. Si c'est à l'intérieur de cette limite, c'est nous qui sommes en charge; si c'est à l'extérieur de cette limite, alors c'est la Garde côtière. C'est important du point de vue juridique.

Le président: J'ai toujours cru que le port naturel inclus était mais cette situation remonte à fort loin, et tient à des problèmes avec le syndicat.

Monsieur Bellefontaine, vous disiez que le système des STM vous causait, d'une façon générale, des inquiétudes et qu'il y aurait une façon différente de le gérer. Pouvez-vous tout d'abord nous exposer le problème, et nous dire ensuite comment on pourrait l'améliorer avec une gestion différente?

M. Bellefontaine: J'aborderais la question sous l'angle commercial, et je demanderais au capitaine Sherman de vous parler de l'aspect opérationnel.

Il est beaucoup question ces derniers temps des droits des services de la marine de la Garde côtière; en effet, nous contestons les droits que le port doit acquitter, parce que ceux qui ont été introduits l'an dernier, sur une base annuelle, nous paraissent trop peu élevés. Nous avons fait une enquête approfondie, à Halifax, auprès du secteur intéressé, et constaté que ces droits sont

recover navigational aids from the Coast Guard service for the Halifax users. Part of that could be the vessel traffic services system.

We are saying that the Coast Guard has to look at the cost of their operation and get that down before they implement a large fee structure that may chase away some of our business. The VTS is part of it. There may be another way to handle it. One option could be — and we are not looking for more work — to put it under the Port Authority. It exists in certain European ports. That is an option. I am not saying we have studied it in depth, but it is an option that someone should look at.

Senator Roberge: Could you elaborate on the Port Authority?

Mr. Bellefontaine: We are called the Port Authority, which is a generic name. We are the Port Authority here, even though we have a different name. Many port authorities in Europe operate the vessel traffic system; they operate the tugs, the pilots, and their own terminals. In many cases, they are operating ports.

In Canada, to a large degree, there are what we call landlord ports. On behalf of the Crown, we manage the property as a trustee and we lease the property out to private terminals. So, we are operated by the private sector. We have no problem with that.

The tugs, the pilots, the Coast Guard, everything else, is outside our authority. That is what you are hearing today. You are hearing all of these different bodies that are involved in running the port, from Agriculture, to Coast Guard, to Customs, to Immigration, to police, you name it. It takes a lot of work to bring all these parties together and to have it work seamlessly, but it does work.

All we are saying is that the Coast Guard should look at their costs, which I am sure they are doing. One area that we feel should be looked at perhaps more critically is the VTS system. Perhaps there are savings to be made there.

Mr. Sherman: Where I am coming from is the fact that new technology has changed the way you can operate a VTS system these days. The present system is based on a radar surveillance and radio communication system. With the advent of these global positioning satellites in a stationary position above the earth, you can get extremely accurate ship positioning, in fact much more so than can be done by radar. Basically, a transponder and a computer are needed to run it.

With portable computers and portable transponders, these could be established on board vessels visiting the port. You could have a real-time computer picture of what is going on out there in the harbour. These transponders are such that when they are initialized by the person, they can broadcast all the relative information of the ship at the same time. To begin with, it would reduce the radio traffic.

probablement quatre fois plus élevés qu'ils ne devraient l'être, si vous examinez ce que payent les utilisateurs du quai. Il s'agit de recouvrer les aides à la navigation, pour les utilisateurs de Halifax, des services de la Garde côtière et une partie pourrait être pour le système des services de trafic maritime.

À notre avis, la Garde côtière devrait examiner le coût de ses opérations avant de mettre en place un vaste barème de droits qui risquent de mettre en fuite certains de nos clients. Les STM en font partie. Il y a peut-être une autre façon de s'y prendre, l'une des options étant — ce n'est pas que nous cherchions à nous créer plus de travail — de confier cette tâche à l'autorité portuaire, comme cela se fait dans certains ports européens. C'est là une option, nous ne l'avons pas examinée à fond, mais quelqu'un devrait le faire.

Le sénateur Roberge: Pourriez-vous nous donner des détails sur l'autorité portuaire?

M. Bellefontaine: C'est le nom qu'on nous donne, et c'est un nom générique: nous sommes l'autorité portuaire, sous un autre nom. En Europe, beaucoup d'autorités portuaires se chargent de gérer le trafic maritime, les remorqueurs, les pilotes et leurs propres terminaux. Très souvent ces autorités sont chargées du fonctionnement des ports.

Au Canada, dans une grande mesure, il y a ce que nous appelons des ports propriétaires. Au nom de la Couronne nous gérons cette propriété en tant que fiduciaires et la cédon à bail à des terminaux privés. C'est donc le secteur privé qui en assume la charge, et nous n'y voyons pas de difficultés.

Les remorqueurs, les pilotes, la Garde côtière et tout le reste ne relèvent pas de notre compétence. Tous ces organismes dont il est question aujourd'hui, et qui participent à la gestion du port, depuis Agriculture Canada à la Garde côtière en passant par les douanes, l'immigration, la police et j'en passe, doivent collaborer, et ce sans heurts, mais on y arrive.

Tout ce que nous disons, c'est que la Garde côtière devrait examiner ses coûts — ce qu'elle fait certainement — et en s'attachant plus particulièrement au système des STM, où il y aurait peut-être des économies à réaliser.

M. Sherman: Ce que je voulais dire, c'est que les technologies nouvelles ont modifié, de nos jours, la façon dont on fait fonctionner les STM. Le système actuel est basé sur la surveillance par radar et la communication radio, mais avec l'avènement du système de positionnement global par satellite stationnaire au-dessus de la Terre, vous obtenez un positionnement de navires d'une grande précision, beaucoup plus grande, en fait, que ce n'était possible par radar. Il suffit d'un radiophare et d'un ordinateur.

On pourrait installer des ordinateurs et des radiophares portatifs sur les navires qui visitent le port, et avoir une image informatisée en temps réel de ce qui se passe dans le port. Ces radiophares sont tels que lorsqu'ils sont initialisés par la personne, ils peuvent diffuser en même temps toute l'information relative aux navires. Un premier effet serait de diminuer le trafic radio.

The cost of this system is significantly less than a radar system as far as the capital outlay to start it up is concerned. In the next few years, I am sure they will be looking at upgrading the present VTS system by replacing the existing radar, if they are to stay with that system. Again, that involves a large capital outlay. However, they are also interested in this new technology. We have been corresponding about it lately. They are quite interested in trying a pilot project to see how it would work in the future. It may be something we can do jointly with the Coast Guard or, perhaps, on our own or in conjunction with other ports. At this point, it is in the very initial stages, but I can see some real possibilities for savings.

The Chairman: I should like to thank you very much. Over the years we have had a number of round table discussions such as this. As always, I continue to be impressed with your professionalism. I congratulate you on the manner in which you continue to run the Port of Halifax.

When we have identified some of the problems, we may want to ask you to comment on the solutions we will be considering.

Mr. Eric Mott, who is the Secretary of Ports Canada Police, Local 112, is in attendance. He has the concurrence of his union to respond to any questions that we might want to ask a member of the force about this movement. I would ask Mr. Mott to come forward.

Mr. Eric Mott, Secretary, Ports Canada Police, Local 112: We were not prepared for the meeting, but I thank you, Mr. Chairman and members of the committee, for allowing us to come forward.

The Chairman: Could you tell us what the position of your association is?

Mr. Mott: I would point out that I am not speaking for the Police Department but, rather, the Police Association, the union. What I have to say is not the policing position, but the union position.

We have grave concerns about reverting back to the old system along the waterfront. When I joined the force in 1975, it had been a police force for only seven years. Prior to 1968, it was a watchman security-type situation, similar to what is being planned for use around the waterfront. The pilferage was so high that in 1968 they formed a police force so they could do their own enforcement on the property.

Over the years that became known as the National Harbour's Board Police. Several years back, they decided to take away the local autonomy. Mr. Bellefontaine mentioned that now everything is controlled in Ottawa. Prior to that, when it was the National Harbour's Board Police, it was controlled by the Port of Halifax directly under the Port Authority. When the Ports Canada Corporation was formed, they moved the police department to national autonomy. We are handled out of Ottawa. Our office is under the present Director-General, Sid Peckford. We have had this transfer back and forth.

Ce système coûte beaucoup moins, en capital de démarrage, que le système radar et je ne doute pas qu'au cours des prochaines années l'on veuille améliorer le système actuel des STM en remplaçant le radar actuel, si l'on s'en tient à ce système, mais là encore il faut de gros capitaux. Cette nouvelle technologie suscite cependant des intérêts, on nous a demandé beaucoup de renseignements à son sujet et il est question d'un projet pilote, pour voir comment on pourra l'appliquer à l'avenir. C'est peut-être un projet que nous pourrions faire conjointement avec la Garde côtière ou peut-être, tout seuls ou en collaboration avec d'autres ports. Nous en sommes encore au stade préliminaire, mais j'envisage la possibilité de réaliser de grandes économies.

Le président: Je voudrais vous remercier de tout coeur. Nous avons souvent tenu ce genre de discussions de table ronde, et comme toujours, votre sens professionnel m'impressionne. Je vous félicite de la façon dont vous continuez de diriger le port de Halifax.

Quand nous aurons mis le doigt sur certains des problèmes nous vous demanderons peut-être ce que vous pensez des solutions que nous envisagerons.

M. Eric Mott, qui est secrétaire de la Police des ports du Canada, section locale 112, est présent; il est autorisé par son syndicat à répondre à toutes questions que nous lui poserons en tant que membres de la police, et je vais lui demander de prendre place.

M. Eric Mott, secrétaire, Police de Ports Canada, section locale 112: Nous n'étions pas préparés à cette réunion, mais je vous remercie, monsieur le président et membres du comité, de bien vouloir nous entendre.

Le président: Pourriez-vous nous dire quelle est la position de votre association?

M. Mott: Je voudrais tout d'abord vous signaler que je ne parle pas au nom du service de police, mais de l'Association de la police, à savoir le syndicat. Je vous donnerai donc sur ce point la position du syndicat, et non celle du service de police.

Nous craignons beaucoup d'en revenir à l'ancien système sur les quais. Quand je suis entré à la police en 1975, ceci n'existait que depuis sept ans; avant 1968 je faisais un travail de garde de sécurité, semblable à ce qu'on envisage actuellement de mettre en place dans les quais. Le coulage y était si élevé qu'en 1969 on a décidé de constituer un corps de police pour faire respecter l'ordre dans le port.

Au cours des années ce corps de police a pris le nom de l'Association des policiers du Conseil des ports nationaux et, il y a plusieurs années, on a décidé de supprimer l'autonomie locale, tout étant dirigé, comme le disait M. Bellefontaine, à partir d'Ottawa. Auparavant, avec l'Association des policiers du Conseil des ports nationaux, le contrôle se faisait directement par le port de Halifax, par le truchement de l'autorité portuaire. Lorsque la Société canadienne des ports a été constituée, il a été décidé que la police relèverait de l'autorité nationale et nous sommes donc dirigés par Ottawa. Notre bureau relève du directeur général, Sid Peckford, et nous avons donc passé de l'un à l'autre.

The police force has been studied on a regular basis on an average of every three years. I believe Senator Forrestall was involved in overlooking a study a few years back. More recently, the closure part has become a major concern to members of the force. Most of them are middle-aged, at around 45-plus. Their careers are definitely in jeopardy, as you can well expect. Not only that, we have created a family with the people we work with. We have grave concerns with the thefts and the organized crime that exists on the waterfront. There is no secret that there is organized crime on the waterfront in any port in the country. Members of these organized crime units do not always have a beard and ride motorcycle. They are businessmen dressed in shirts and ties.

Over the years, our people have learned to know who those people are, how to identify them, and how to approach them. Bringing in another police force will mean that there will have to be some time taken to identify those people. Thus, the safety aspect to the policemen who will be coming in must be considered. Their lives will be in jeopardy because they will not know who they are stopping on the road, which is similar to the duties they do now in some cases.

I am sure that Mr. Malec impressed everyone at this hearing. I worked with Mr. Malec two years ago when I rewrote the emergency plans for the police department. I was not very knowledgeable about the matter, although he brought me up to speed fairly quickly. I am not as knowledgeable as he is by any means, but the expertise in these areas within the port is second to none in Canada. I have dealt with a lot of people in Nova Scotia, including provincial emergency situations.

The concern in policing circles is with the dismantling of the force. It is being done very quickly, although it has been talked about for two years. We know the bill will not be passed during this session. However, our understanding as of yesterday is that now there will be a straight abolishment of the force.

Our president makes his apologies for not being here. He is getting ready to take a flight to Ottawa to meet with ministers, which is why he is not addressing you today.

The safety aspect of boating was not dealt with in Mr. Bellefontaine's presentation, a topic which I believe Senator Adams brought up. With the trends today in vacationing, people have a tendency to stay at home. Since 1975, when I joined the force, harbour traffic has increased significantly. I do not want to guess by how many percentage points it has increased. It is not unusual to see 300 to 500 sailboats blocking the harbour entrance when a ship is coming in. There are no safety problems as far as the ship is concerned because when fibreglass meets steel, it is the fibreglass that will lose. However, there is a safety problem with the people who are there.

As police officers in the port, we have a responsibility not only to protect the port property and its people, but those areas which come under the jurisdiction of the port, the northwest arm and the harbour proper. Many people overlook that part of the port.

Le corps de police a fait l'objet d'examen régulier, tous les trois ans, en moyenne. Le sénateur Forrestall, si je ne me trompe, participait il y a quelques années à l'un de ces examens. Plus récemment, la question du démantèlement de notre corps de police préoccupe beaucoup nos membres: un grand nombre d'entre eux sont d'âge moyen, autour de 45 ans et leurs emplois sont remis en question, comme vous pouvez vous y attendre. Ce n'est pas tout. Avec les gens avec lesquels nous travaillons nous avons le sentiment de former une famille: les vols et le crime organisé qui sévissent sur les quais nous inquiètent beaucoup, car l'existence de ce genre de crime, dans tous les ports du pays, ne fait mystère pour personne. Les membres de ces bandes de crime organisé ne sont pas généralement des motards barbus, ce sont des hommes d'affaire en costume et cravate.

Nos gens ont appris, au fil des ans, à les connaître, à les identifier et à les contacter. Il faudra du temps, pour un autre corps de police, pour arriver au même point, et il faut également tenir compte de la sécurité de ceux qui nous succéderont: leurs vies seront en danger, parce qu'ils ne sauront pas qui ils arrêtent sur la route, car cela fait partie, dans certains cas, de leurs attributions actuelles.

Je suis sûr que vous avez tous été impressionnés par M. Malec: j'ai travaillé avec lui, il y a deux ans, lorsque j'étais chargé de remanier les plans d'urgence du service de police. C'était une question que je ne connaissais pas très bien à l'époque, mais M. Malec m'a rapidement mis à jour; je suis loin d'en savoir autant que lui, car sur ce sujet il est imbattable. J'ai eu à faire à beaucoup de gens en Nouvelle-Écosse, en particulier dans des situations provinciales d'urgence.

Le démantèlement du corps de police suscite de fortes inquiétudes; il est en train de se faire très rapidement, bien qu'il en soit question depuis déjà deux ans. Nous savons que le projet de loi ne sera pas adopté pendant cette session mais nous savons également, depuis hier, que ce corps sera carrément supprimé.

Notre président s'excuse de ne pouvoir être présent, il s'apprête à prendre l'avion pour Ottawa, où il doit rencontrer des ministres, et c'est pourquoi il n'a pu venir ici aujourd'hui.

L'aspect sécurité des vacances en bateau n'a pas été traité dans l'exposé de M. Bellefontaine, bien que le sujet ait été soulevé, si je ne me trompe, par le sénateur Adams. Avec les goûts que manifestent actuellement les vacanciers, les gens ont tendance à rester au Canada. Depuis 1975, quand je suis entré à la police, le trafic portuaire a considérablement augmenté, je ne sais pas au juste dans quelle proportion. Il n'est pas rare de voir 300 à 500 bateaux à voile à l'entrée du port quand arrive un navire. Ce n'est pas pour le navire que se pose le problème de sécurité, car quand il y a collision entre la fibre de verre et le métal, c'est comme entre le pot de terre et le pot de fer. Mais ce sont les bateaux à voile qui risquent gros.

En tant qu'agent de la police portuaire nous avons la responsabilité non seulement de protéger les biens qui appartiennent au port où ils sont emmagasinés ainsi que les gens, mais également les zones qui relèvent de la compétence du port, à

Back in the 1960s, two businessmen drowned off northwest arm 100 yards from shore because we did not have a boat in those days. We now have two response units there that can get out and take care of those situations. We do the regulations for water safety, life jackets, impaired operations and criminal offences.

I was surprised when I heard the Pilot Authority talking this morning about how they prefer not to be involved in investigations. For your knowledge, we have had three groundings of ships in Halifax in the years since I have been a member. We attend all of those. This is for the protection of the pilots to make sure they are not negligent or impaired, which could result in criminal charges. I believe that most of these groundings were caused by equipment error, although I have not followed this up. You would have to check that yourself. Not only do we act as protection for them, we also act as the body that can lay charges in the harbour.

Everyone has heard of the *Maersk Dubai*. It was our agency that initiated that incident. It was us who got people to move. We finally turned the matter over to the RCMP. We are experts in the fields in which we work. We are a very specialized police force. We deal with Europeans on a regular basis, and know each country's rules and regulations. We know the plates of convenience and which ships would be a plate and which ones are not. Regular policemen do not know that. Those are things you have to learn. It takes years to learn them.

Senator Roberge: With regard to Bill C-44, which we have not received as of yet, there is no phasing in of a National Harbour Police Force into the municipal police force or a new force which will be created.

The Chairman: Senator Roberge, they took everything out of C-44. It is removed, so it no longer needs an authority.

Mr. Mott: One of our members was talking to his MLA. He lives out in Newport Corners, which is out by Windsor. He said that his minister called him the other day and said that the one section concerning police has been removed from Bill C-44. They have abolished the force section from the bill. That is hearsay. I would have to check to ensure that it is out of the bill.

As Mr. Bellefontaine stated, they are starting negotiations now with the municipalities to see what they will do with the policemen. We had hoped that that would have been done well before this.

Senator Roberge: You can rest assured that that bill will not pass before the next election.

The Chairman: I should know the authority under which the police act, and I do not.

Mr. Mott: It is Ports Canada Corporation.

savoir le bras nord-ouest et le port proprement dit. Beaucoup de gens l'oublient.

Dans les années 60, deux hommes d'affaires se sont noyés au large du bras nord-ouest, à une centaine de mètres de la côte, parce qu'en ce temps-là nous n'avions pas de bateau. Nous avons à présent deux vedettes d'intervention qui peuvent intervenir dans des cas de ce genre; nous préparons les règlements pour la sécurité sur l'eau, les gilets de sauvetage, les opérations dans des conditions difficiles et les délits criminels.

J'ai été surpris d'entendre les représentants de l'administration de pilotage dire, ce matin, qu'il préfère ne pas avoir à participer aux enquêtes. Je vous signalerai, pour votre gouverne, que depuis que je suis agent du corps de police nous avons eu trois échouages de navires à Halifax, et que nous avons participé aux trois sauvetages. C'est pour la protection des pilotes, afin de nous assurer qu'ils ne sont ni négligents, ni par exemple, en état d'ébriété, ce qui pourrait amener des poursuites pénales. La plupart de ces échouages ont été causés, je crois, par une erreur due à l'équipement, bien que je n'ai pas suivi la question de près, je ne suis donc pas sûr de ce que j'affirme. Nous assurons non seulement pour leur protection, nous sommes également ceux qui peuvent porter plainte pour ce qui survient dans le port.

Vous avez tous entendu parler du *Maersk Dubai*: c'est nous qui avons tout mis en branle, qui avons déclenché les interventions et qui avons fini par charger la GRC de l'affaire. Nous sommes spécialistes sur notre propre terrain, nous sommes des policiers très spécialisés. Nous avons très souvent eu affaire avec les Européens et connaissons les lois et règlements de chaque pays. Nous connaissons les pavillons de complaisance, les navires qui les arborent et ceux qui ne le font pas. Ce sont les choses qu'il faut apprendre dans le métier, et que la police ordinaire ne sait pas, il faut des années pour acquérir ces connaissances.

Le sénateur Roberge: En ce qui concerne le projet de loi C-44, que nous n'avons pas encore reçu, il n'y a pas d'introduction progressive d'une force nationale de police des ports dans la force de police municipale, ni de nouvelle police qui sera créée.

Le président: Sénateur Roberge, on a tout sorti du C-44. Cela a été supprimé, donc il n'y a plus besoin d'autorité.

M. Mott: L'un de nos membres parlait à son député provincial; il habite à Newport Corners, près de Windsor. Il disait que son ministre l'a appelé l'autre jour et lui a dit que l'article concernant la police avait été supprimé du projet de loi C-44, qu'il en avait été retiré, mais ce n'est qu'ouï-dire, il faudra que je vérifie.

Comme le disait M. Bellefontaine, des négociations sont entamées avec les municipalités pour voir ce qu'on fera des policiers. Nous espérons que tout cela aurait été fait bien avant.

Le sénateur Roberge: Soyez sûr que le projet de loi ne sera pas adopté avant les prochaines élections.

Le président: Je devrais savoir de quelle autorité relève la police, mais je ne le sais pas.

M. Mott: C'est la Société canadienne des ports.

The Chairman: If it is in Bill C-44, then it was certainly in the old Ports Act. If it is in the Ports Act, that has not been repealed yet. There is an authority in place. I do not think we could remove the police force without authority, but I assume the Department of Justice knows what it is doing and that it is proceeding in a proper way.

Senator Adams: Are the Ports Canada police forces only in Nova Scotia or are they on all coasts?

Mr. Mott: The Police Association of Nova Scotia represents the local here at the Port of Halifax. We have a police force in Saint John and St. John's; we have one in Quebec City and Montreal; we have our headquarters in Ottawa. Our other port is the Port of Vancouver.

The corporation owns 109 ports in Canada and is responsible for Churchill, Manitoba. We used to send a man to Churchill in the summer months.

Senator Adams: You have been here for over 20 years. Are you entitled to transfer to other ports?

Mr. Mott: We could. When Churchill was open, I went up there for two terms for summer employment. We are allowed to make lateral transfers ourselves if management accepts them.

Senator Adams: Would you be able to move to another city or do you like it here in Halifax?

Mr. Mott: I am a former RCMP member. One of the reasons I came home was to come back to Nova Scotia. I was posted in Saskatchewan. I like the availability of staying in one place. It is not cold in Nova Scotia.

Senator Adams: You want to have more authority for policing in the harbours. It sounds like the only authority you have right now is in terms of vandalism in the port. Is that mostly your job or do you also check the ships for drugs and such things? Do you want to have more responsibility to deal with drug dealers and things such as that around the port? Is that what you are concerned about also?

Mr. Mott: We do have a high drug situation through Halifax. You have seen the media reports about Customs. The drugs seem to come in the container terminals. I heard you ask about the inspection of containers. When you handle ships that handle 3,500 containers and, for example, at the Series Terminal it is nothing to see the liquor come in on the ship, not even touch the dock, and go directly out of the province. So the containers do not get checked. The Customs people spot check as many as they can, from time to time, but the Ports Canada police should also be doing that.

We are the authority under the act. Our job is to help out the port and to make sure that it maintains a high level of professionalism within the port to protect its interest.

Senator Adams: As soon as the containers leave the port, you have no control.

Le président: Si c'était dans le projet de loi C-44, c'était certainement dans l'ancienne Loi sur la Société canadienne des ports et dans ce cas, cela n'a pas encore été abrogé. Il y a une autorité en place; je ne pense pas que nous puissions supprimer les forces de police sans autorité, mais j'imagine que le ministère de la Justice sait ce qu'il fait et s'en tient aux règles.

Le sénateur Adams: Est-ce que les Forces de la police des ports ne se trouvent qu'en Nouvelle-Écosse ou sur toutes les côtes?

M. Mott: L'Association de police de la Nouvelle-Écosse représente le poste local ici, au port de Halifax; nous avons également une force de police à St-Jean, Terre-Neuve et à Saint John, Nouveau-Brunswick, nous en avons une dans la ville de Québec et à Montréal, et notre siège se trouve à Ottawa. Le seul autre port où elle existe également est celui de Vancouver.

La société est propriétaire de 109 ports, au Canada et est responsable de Churchill au Manitoba. Nous avons l'habitude d'envoyer un homme à Churchill, pendant les mois d'été.

Le sénateur Adams: Vous êtes ici depuis plus de 20 ans: serait-il possible de vous faire transférer dans un autre port?

M. Mott: Ce serait possible. Quand Churchill était ouvert, j'y suis allé deux fois, pour l'été. Nous sommes autorisés à faire des transferts latéraux, si la gestion les accepte.

Le sénateur Adams: Pourriez-vous vous installer dans une autre ville, ou est-ce que Halifax vous plaît particulièrement?

M. Mott: Je suis un ancien membre de la GRC, et l'une des raisons pour lesquelles je suis venu ici, c'est pour vivre en Nouvelle-Écosse. J'étais détaché en Saskatchewan. J'ai apprécié de pouvoir rester dans un seul endroit. Il ne fait pas froid en Nouvelle-Écosse.

Le sénateur Adams: Vous demandez plus d'autorité pour la police des ports, la seule que vous ayez actuellement, semble-t-il c'est de lutter contre le vandalisme. Est-ce surtout là votre responsabilité, ou bien arrêtez-vous également les bateaux pour vérifier s'ils ne transportent pas de drogue, par exemple? Voudriez-vous plus de responsabilité pour traiter avec les trafiquants de drogues et autres qui fréquentent le port? Est-ce là aussi l'un de vos sujets d'inquiétude?

M. Mott: Halifax est une plaque tournante de la drogue, vous avez lu les rapports des médias sur les douanes. Les drogues arrivent, paraît-il, dans les terminaux de conteneurs. Vous posiez tout à l'heure une question à propos de l'inspection de ces derniers: vous avez affaire à des navires qui en transportent 3 500. C'est ainsi qu'à l'un des terminaux on voit couramment qu'on charge de l'alcool sur le bateau, de l'alcool qui ne touche même pas le quai et qui quitte directement la province. Les conteneurs ne sont donc pas examinés sinon de façon aléatoire, par les douaniers, mais la police des ports devrait également procéder à ce genre d'inspection.

C'est à nous que la loi donne l'autorité, notre travail est de faire régner l'ordre dans les ports et de veiller à maintenir un sens professionnel développé, pour protéger l'intérêt du port.

Le sénateur Adams: Dès que les conteneurs quittent le port, vous n'avez plus d'autorité.

Mr. Mott: When they hit a rail car there are locks in a rail car so they cannot be opened unless they are taken off physically. There is paperwork that goes with them and it goes on the train. There is a very good paper trail on this stuff. The port has a very solid reputation in that respect. I cannot speak for what the people do after they leave the port.

Senator Adams: Does the port belong to the federal government or to the municipality?

Mr. Mott: It is my understanding that the land is the property of the federal government, including Point Pleasant Park, which is on a long-term lease to the city. We do some policing down there as well. When you look at the jurisdictional area of the Ports Canada Police, which is a 25-mile radius of the port, just to give you the numbers that we work within, Halifax Harbour, the water circumference itself, is bigger than Halifax, Dartmouth and Bedford combined.

Senator Adams: You have jurisdiction for the Port of Halifax. Are there any undercover officers or members of the RCMP working with the Port Authority?

Mr. Mott: In terms of anything going on in that particular area, there are cooperative investigations between the agencies. Yes, we work together if there is an investigation. They usually go through management for that. Recently, our detachment put on one under the previous director, Bruce Bryan, for recovering stolen vehicles. I do not know if you noticed it. We have recovered almost \$3 million worth of stolen vehicles going out of the country. That is only one area we have looked at. All those other containers are going out because there is not the manpower to inspect them all.

Senator Adams: Your boss is in Ottawa right now and is concerned about the bill. Is he looking for an amendment to that bill?

Mr. Mott: We would certainly like to see the police stay, yes. We figure it is a very important cog in the system, not only with relation to enforcement but in terms of safety, too. As you heard Mr. Bellefontaine say, the police officers take care of the 16 hours when they are not there. We also take care of the eight hours he is there. Two-thirds of the time the first to respond is the police department. If you know emergency planning and things of that nature, the first to respond usually die. If there is a chemical spill, they are usually the first ones to die because they usually go in and find out what is happening.

The Chairman: I would like to thank the witnesses for appearing today. The committee stands adjourned.

The committee adjourned.

M. Mott: Les wagons porte-conteneurs sur lesquels on les embarque sont munis de serrures dont la conception est telle qu'on ne peut ouvrir les conteneurs à moins de les descendre du wagon. Il y a des documents d'accompagnement qui suivent ces conteneurs et qui sont gardés à bord du train. La documentation est très détaillée. La réputation du port, à cet égard, n'est plus à faire. Il m'est absolument impossible, cependant, de vous dire ce qui se passe après que les conteneurs ont quitté le port.

Le sénateur Adams: Le port appartient-il au gouvernement fédéral ou à la municipalité?

M. Mott: À ma connaissance, les terres sont la propriété du gouvernement fédéral, y compris le parc Point Pleasant, dont dispose la ville grâce à un bail à long terme. Nous y assurons aussi certains services de police. Prenons la zone de compétence de la police de Ports Canada. Il s'agit d'un rayon de 25 milles à partir du port et pour vous donner une idée des chiffres dont il nous faut tenir compte, le plan d'eau circonscrit à l'intérieur de la conférence a une surface plus grande que Halifax, Dartmouth et Bedford réunis.

Le sénateur Adams: Vous avez compétence pour le port de Halifax. Y a-t-il des agents d'infiltration ou des policiers de la GRC qui travaillent avec les autorités portuaires?

M. Mott: Dans ce domaine précis, il y a collaboration entre les divers organismes dans le cas de certaines enquêtes. Oui, nous travaillons de concert s'il y a une enquête. D'habitude, on passe par les gestionnaires pour cela. Dernièrement, notre unité a lancé une telle enquête sous la direction du directeur précédent, Bruce Bryan, pour recouvrer des véhicules volés. Vous en avez peut-être eu connaissance. Nous avons recouvré pour environ 3 millions de dollars de véhicules volés qu'on expédiait hors du pays. Et ça, ce n'est qu'un des secteurs sur lesquels nous nous sommes penchés. Tous ces autres conteneurs sont expédiés tels quels parce que nous ne disposons pas de la main-d'oeuvre nécessaire pour les inspecter tous.

Le sénateur Adams: Votre patron se trouve à Ottawa aujourd'hui même et il exprime certaines préoccupations à propos du projet de loi. Cherche-t-il à y faire apporter une modification?

M. Mott: Nous voudrions bien que la police reste en place, oui. Nous croyons qu'elle est un engrenage très important du système, pas seulement pour ce qui a trait à l'application des lois, mais aussi au niveau de la sécurité. Comme M. Bellefontaine vous l'a dit, les agents de police sont là pendant les 16 heures où son personnel n'y est pas. Nous sommes aussi là pendant les huit heures où ils s'y trouvent. Les deux tiers du temps, la première intervention est faite par les forces policières. Si vous vous y connaissez en matière de planification pour les situations d'urgence et ainsi de suite, c'est le premier arrivé sur les lieux qui meure. En cas de déversement d'un produit chimique, habituellement les premiers intervenants sont les premiers à mourir parce qu'ils arrivent sur les lieux sans savoir ce qui se passe et c'est à eux de le découvrir.

Le président: Je tiens à remercier nos témoins pour leur présence ici aujourd'hui. La séance du comité est levée.

La séance est levée.

HALIFAX, Thursday, March 20, 1997

The Subcommittee on Transportation Safety of the Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:31 a.m. to study the state of transportation safety and security in Canada.

Senator J. Michael Forrestall (*Chairman*) in the Chair.

[*English*]

The Chairman: Honourable senators, I welcome to our hearings today Mr. Peter McCarron, who is the General Manager of the Cape Breton & Central Nova Scotia Railway, Nova Scotia's window on shortline railway and the experience that that entails. We appreciate RailTex's brief. It is a substantive brief, and we look forward to your going through it with us.

Mr. Peter McCarron, Regional General Manager, RailTex, Inc. Canada: This morning I would like to take the opportunity to walk you through our company in the U.S. and Canada, in relation to what we are doing with regard to safety and the interaction we have with the regulators, provincial and federal; our involvement with the public; and the concerns we have with the competitive factor as it applies to safety. At the end of my remarks, I would like to rebut a previous submission that you heard in Montreal.

I am the General Manager of the Cape Breton & Central Nova Scotia Railway. I am also the General Manager of one of our Ontario operations, Ontario L'Orignal Railway, located in Hawkesbury, Ontario. I am the Regional and General Manager for RailTex Properties, Canada, which includes the Goderich-Exeter Railway.

RailTex Canada is a division of RailTex Inc. of San Antonio, Texas. RailTex is North America's leading shortline railway organization, with 30 railways providing freight service over more than 3,900 miles of track in the United States, Mexico and Canada, and staffed by over 700 employees. RailTex also has an 11-per-cent interest in a 4,400 line in Brazil, and another 6-per-cent interest in a second 4,200 mile line, also located in Brazil. RailTex is a publicly traded company on the NASDAQ National Market under the symbol RTEXX.

RailTex Inc. Canada is made up of three railways which I have already described. They are all spin-offs of former Canadian National Railways properties: the two located in Ontario, one in Goderich, one in Hawkesbury, and the one in Nova Scotia headquartered in Stellarton. We operate within a radius of approximately 16,000 square miles for a potential of over 200 shippers in a population base of over 200,000 people.

HALIFAX, le jeudi 20 mars 1997

Le sous-comité de la sécurité des transports du comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h 31 pour étudier l'état de la sécurité des transports au Canada.

Le sénateur J. Michael Forrestall (*président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

Le président: Honorables sénateurs, je souhaite la bienvenue aujourd'hui à M. Peter McCarron, directeur général du Cape Breton & Central Nova Scotia Railway, qui nous permettra de jeter un regard sur les chemins de fer secondaires en Nouvelle-Écosse et l'expérience qu'ils présentent. Nous remercions la société RailTex de son mémoire. C'est un mémoire substantiel, et nous avons hâte que vous le parcouriez avec nous.

M. Peter McCarron, directeur général régional, RailTex Canada Inc.: J'aimerais profiter de l'occasion ce matin pour vous expliquer ce que fait notre société en matière de sécurité, aux États-Unis et au Canada, et vous parler de notre interaction avec les organismes de réglementation, aux paliers provincial et fédéral; je vous parlerai aussi de nos rapports avec le public et des préoccupations que nous avons concernant l'incidence des mesures de sécurité sur notre compétitivité. À la fin de mes remarques, je voudrais réfuter un témoignage que vous avez entendu à Montréal.

Je suis directeur général du Cape Breton & Central Nova Scotia Railway. Je suis également directeur général de l'une de nos entreprises en Ontario, l'Ontario L'Orignal Railway, située à Hawkesbury, en Ontario. Je suis directeur général régional de RailTex Properties, Canada, qui comprend le Goderich-Exeter Railway.

RailTex Canada est une division de RailTex Inc., de San Antonio, au Texas. RailTex est la principale compagnie de chemins de fer secondaires en Amérique du Nord, comprenant 30 chemins de fer qui assurent un service de transport de marchandises sur plus de 3 900 milles de voie ferrée aux États-Unis, au Mexique et au Canada, et employant plus de 700 personnes. RailTex est également propriétaire de 11 p. 100 des actions d'une entreprise qui possède 4 400 milles de voie ferrée au Brésil, ainsi que de 6 p. 100 d'une deuxième compagnie possédant 4 200 milles de voie ferrée, également située au Brésil. RailTex est une entreprise dont la valeur est cotée sur le marché national de NASDAQ, où elle est représentée par le symbole RTEXX.

RailTex Inc. Canada est composée de trois chemins de fer que j'ai déjà décrits. Ce sont des chemins de fer dont s'est départi le Canadien National: deux sont situés en Ontario, un à Goderich et un autre à Hawkesbury, tandis que le troisième est situé en Nouvelle-Écosse, son siège social se trouvant à Stellarton. Nous exerçons nos activités dans un rayon d'environ 16 000 milles carrés, pour un potentiel de plus de 200 expéditeurs et une population de plus de 200 000 personnes.

The Goderich-Exeter Railway was RailTex's first Canadian acquisition, which commenced operation in April of 1992. The GXR operates over 70 miles of track, with 14 employees, and handles approximately 9,000 carloads annually.

The second Ontario RailTex operation is the Ontario L'Original Railway which began in November of 1996. The OLOR operates over 26 miles of track, with four employees, and is projected to handle approximately 6,400 cars annually.

The third Canadian operation is the Cape Breton & Central Nova Scotia Railway which started in October of 1993. The CBNS operates over 245 miles of track in Eastern Nova Scotia, with 52 employees, and handles 26,000 carloads annually.

There seems to be a perception out there, at least it is felt in the shortline industry, that the shortlines are less safe than the Class 1 carriers. That will be the basis of my presentation this morning.

Part of RailTex's vision is to respond to our customers' needs in a safe, effective and efficient manner. Each employee of the corporation has made a commitment to their own personal safety and the safety of others. Safety is not a catch phrase word or a buzz word that the marketplace wishes to hear. It is the way we operate daily at our jobs and in our homes.

I will repeat: In the mind of this presenter, at least, "out there" there appears to be a general feeling that shortline operations are less safe than the Class 1 carriers. I would state categorically that our shortline railway in Nova Scotia adheres to the provisions and regulations of the Federal Railway Safety Act, in lieu of the Provincial Railway Safety Act not having been proclaimed, as yet.

In Ontario, our shortline operations adhere to the guidelines as set out in the Ontario Shortline Railways Act of 1995 which is, in effect, quite similar to the federal requirements. Adherence to the act is monitored by Transport Canada inspectors in both provinces, similar to the scrutiny given to the Class 1 railways.

With respect to investment, in the past eight and a half years, RailTex has spent in excess of \$10 million. These expenditures have been on capital improvements, operating requirements, training and education.

With respect to training, all of our employees are provided with the necessary training to ensure the safety of our operations and to the general public. We have embarked upon traditional training practices that involve on-the-job training and classroom instructions with competent resources from within the company or the industry. When we cannot provide the necessary training tools, our employees are sent to locations where they can access these resources.

Le Goderich-Exeter Railway a été la première acquisition canadienne de RailTex et a commencé ses activités en avril 1992. Le GXR exploite plus de 70 milles de voie ferrée, compte 14 employés et transporte environ 9 000 wagons de marchandises par année.

La deuxième entreprise ontarienne de RailTex est l'Ontario L'Original Railway, qui a commencé ses activités en novembre 1996. L'OLOR exploite plus de 26 milles de voie ferrée, compte quatre employés et transportera environ 6 400 wagons par année.

La troisième entreprise canadienne est le Cape Breton & Central Nova Scotia Railway, qui a commencé ses activités en octobre 1993. Le CBNS exploite plus de 245 milles de voie ferrée dans l'est de la Nouvelle-Écosse, compte 52 employés et transporte 26 000 wagons de marchandises par année.

Il semble qu'on ait l'impression, du moins c'est ce que nous percevons dans le secteur des lignes sur courtes distances, que les chemins de fer secondaires sont moins sûrs que les transporteurs de catégorie 1. C'est de cela que je tiens à parler ce matin.

La vision de RailTex consiste notamment à répondre aux besoins de nos clients d'une manière sûre, efficace et efficiente. Chaque employé de notre société s'est engagé à assurer sa propre sécurité et celle des autres. La sécurité est un mot qui accroche ou un mot à la mode qu'on veut entendre sur le marché. C'est ainsi que nous fonctionnons tous les jours au travail et à la maison.

Je le répète: dans l'esprit de la personne qui vous parle, au moins, il y a des gens qui semblent avoir l'impression que les chemins de fer secondaires sont moins sûrs que les transporteurs de catégorie 1. J'affirme catégoriquement que notre chemin de fer secondaire en Nouvelle-Écosse respecte les dispositions et les règlements de la Loi fédérale sur la sécurité ferroviaire, étant donné que la loi provinciale sur la sécurité ferroviaire n'a pas encore été promulguée.

Dans notre exploitation de chemins de fer secondaires en Ontario, nous respectons les lignes directrices contenues dans la loi ontarienne de 1995 sur les chemins de fer secondaires, et ces lignes directrices sont assez semblables aux exigences fédérales. Des inspecteurs de Transports Canada vérifient dans les deux provinces que nous respectons la loi, au même degré qu'ils le font pour les chemins de fer de catégorie 1.

Pour ce qui est des investissements, au cours des huit dernières années et demie, RailTex a dépensé plus de 10 millions de dollars. Cet argent a servi à apporter des améliorations aux immobilisations, à répondre à des exigences d'exploitation, à la formation et à l'éducation.

En ce qui concerne la formation, tous nos employés reçoivent la formation nécessaire pour assurer la sécurité de nos convois et de la population en général. Nous avons adopté des pratiques traditionnelles de formation qui comprennent la formation sur le tas et des cours en classe pour lesquels nous faisons appel aux personnes compétentes de notre entreprise ou de l'industrie. Lorsque nous ne pouvons pas fournir les outils de formation nécessaires, nos employés sont envoyés à des endroits où ils peuvent avoir accès à ces ressources.

Our operating employees work under the Canadian Railway Operating Rules and complete the Qualification Standards for Operating Employees as similarly administered to Class 1 carriers at the prescribed intervals. Employees must qualify under the CRO Rules, Locomotive and Train Handling Minimum Standards, Handling of Dangerous Commodities and Documentation, St. John's Ambulance and CPR training.

Our repair and maintenance employees, who carry out repairs to locomotive, freight car, track, bridges and signal inspection repairs, are all trained and qualified to carry out repairs as per the minimum standards for maintenance repairs. That would be under the federal regulations.

Although we are not required to do so under certain conditions, all of our trains are operated with locomotives equipped with safety alert systems which bring trains to a stop when the operator becomes incapacitated. Each main track locomotive carries a recording system similar to the airplane's "black box". We call them "event recorders". The events of the last three days of operation are all recorded. Each main track train is equipped with a system for continuous communication of the train's air brake system, known in the industry as TIBS, for front to rear communication, in addition to the ability to apply the train brakes from the rear of the train.

With respect to dangerous commodities, a primary concern to the general public has been the handling of such dangerous commodities. In the history of RailTex in Canada, we have not had one incident involving a dangerous commodity escape that has placed our employees or the general public at risk. Our supervisory staff are sent to specialized schools for the handling of incidents connected with dangerous commodities. We have affiliated ourselves with specialized companies to handle spills and clean-ups, in order to minimize risk and danger to the general public in the environment. We feel that the regulations in regard to handling dangerous goods are being met or exceeded by our company.

With respect to our safety record, over eight years of operations our safety record speaks for itself. We have amassed over 100,000 man hours of service, handling over 110,000 carloads of shippers' traffic during this period. We have not had one fatality, and have sustained only two lost-time injuries. The CBNS Railway is approaching its forty-second month of operation without a lost-time injury. During this period, within Canada we have had only six reportable derailments: one for a derailment of cars last containing a dangerous commodity, and five for sustaining damage on other than a yard track.

Nos employés itinérants sont assujettis au Règlement d'exploitation ferroviaire du Canada (REFC) et doivent satisfaire aux normes de qualification des employés itinérants comme celles qu'appliquent les transporteurs de catégorie 1 à des intervalles prescrits. Les employés doivent remplir les conditions prescrites par le REFC, satisfaire aux normes minimales de manoeuvre des locomotives et des trains, respecter les exigences concernant la manutention des marchandises dangereuses et la documentation nécessaire, suivre des cours de l'Ambulance Saint-Jean, et en particulier des cours de réanimation cardiorespiratoire.

Nos employés préposés aux réparations et à l'entretien, qui réparent les locomotives, les wagons de marchandises, les voies, les ponts et les dispositifs de signalisation, ont tous la formation et la compétence nécessaires pour effectuer les réparations de manière à respecter les normes minimales d'entretien. Il s'agit des règlements fédéraux.

Bien que nous n'y soyons pas obligés sous certaines conditions, tous nos trains sont tirés par des locomotives munies de systèmes de sécurité qui arrêtent le train lorsque le conducteur de locomotive est frappé d'incapacité soudaine. Chaque locomotive de voie principale comporte un dispositif d'enregistrement semblable à la «boîte noire» d'un avion. Nous l'appelons le «consignateur d'événements.» Les événements des trois derniers jours sont tous enregistrés. Chaque train sur une voie principale est muni d'un dispositif de communication continue du système de freins à air du train, connu dans nos milieux sous le nom de système de contrôle et de freinage en queue (TIBS), qui assure la communication de l'avant à l'arrière du train, en plus de permettre d'appliquer les freins à partir de l'arrière du train.

En ce qui concerne les marchandises dangereuses, leur manutention préoccupe beaucoup la population. Dans toute l'histoire de RailTex au Canada, il n'y a jamais eu d'incident ayant entraîné le déversement d'une marchandise dangereuse de manière à mettre en danger nos employés ou la population. Notre personnel de supervision est envoyé dans des écoles spécialisées pour apprendre à faire face aux incidents relatifs au transport de marchandises dangereuses. Nous nous sommes affiliés à des entreprises spécialisées dans les déversements et leur nettoyage, afin de réduire au minimum le risque et les dangers pour la population environnante. Nous estimons que notre société respecte les règlements concernant la manutention des marchandises dangereuses, ou dépasse même leurs exigences.

En ce qui concerne notre fiche de sécurité au cours des huit années de notre existence au Canada, notre dossier parle de lui-même. Nous avons accumulé plus de 100 000 heures de service, transportant plus de 110 000 wagons de marchandises pendant cette période. Nous n'avons pas eu un seul décès et nous avons eu seulement deux cas de blessures qui ont entraîné des absences au travail. Le CBNS Railway approche de son 42^e mois d'activité sans avoir eu un seul cas de blessures entraînant une absence au travail. Pendant cette période, nous avons eu au Canada seulement six déraillements justifiant un rapport: un déraillement de wagons contenant une marchandise dangereuse et cinq autres déraillements ayant entraîné des dommages ailleurs que sur une voie de garage.

Our safety monitoring in the company is carried out in three formats. In-house monitoring requires supervisory participation. There is adherence to operating, repair and safety requirements on a daily basis. This activity is supported by employee involvement in the company's Health and Safety committee. This committee is made up of employees and supervisors. The provincial Department of Labour monitors these committees.

With respect to corporate monitoring, headquarters and the railways participate in monthly meetings to investigate each incident that has taken place within the last 30 days. This Safety Oversight committee sets in train a root cause analysis of all railway incidents. The end result is a proactive plan to ensure correction through education and training. Corporate headquarters also perform safety audits twice yearly, one announced, one unannounced. Supervisors' salaries and bonuses are tied into the safety on their railways.

With respect to monitoring by regulatory bodies, Transport Canada inspectors provide quarterly inspections of all train operations, locomotive power, cars, track, bridges and signals. All reportable incidents are investigated for cause and the corrective action taken to prevent similar incidents by both Transport Canada and the National Transportation Safety Board. Our regulators are hired by the provinces, and report to the minister in charge. The railways do not have a say in these inspections. The costs for inspections are paid by the provincial railways.

With respect to public information and education, we are pleased to be associated with the Railway Association of Canada in their efforts in the Canada-wide Operation Lifesaver Program. We have personally promoted these initiatives by sending our employees out to schools and community service clubs to spread the safety message. We have further promoted these initiatives of Operation Lifesaver with the help of local police forces, who ride our trains to observe conditions. With first hand knowledge, these police forces can educate the motoring public.

In the area of safety improvements, we feel that these educational programs do not go far enough in addressing this safety concern. We require more involvement with the various highway departments in improvements to these crossings at grade. In the past two years of operation, we have experienced five collisions at crossings. All of these collisions were reported and investigated. None of these investigations have found the railways or their employees at fault. There are more vehicles than ever on the road, and less observance of railway rights-of-way. If action is to be taken to improve upon existing protection devices, it should fall under the responsibility of the provincial highways departments. In addition, more education must be provided to the

Le programme de surveillance en matière de sécurité dans notre entreprise comporte trois volets. La surveillance à l'interne exige la participation des superviseurs. On respecte quotidiennement les exigences en matière d'exploitation, de réparations et de sécurité. Cette activité est appuyée par la participation des employés au comité de la santé et de la sécurité de notre entreprise. Ce comité est composé d'employés et de superviseurs. Le ministère provincial du Travail supervise ces comités.

En ce qui concerne la surveillance effectuée au sein de l'entreprise, des employés du siège social et des chemins de fer participent à des réunions mensuelles pour enquêter sur chaque incident survenu au cours des 30 derniers jours. Ce comité de surveillance en matière de sécurité fait une analyse de la cause fondamentale de tous les incidents de chemin de fer. Le résultat final est un plan proactif de mesures visant à remédier à la situation par l'éducation et la formation. Le siège social de l'entreprise effectue également des vérifications de sécurité deux fois par année, dont l'une est annoncée et l'autre ne l'est pas. Les traitements et les primes accordés aux superviseurs sont liés à la sécurité de leur chemin de fer.

En ce qui concerne la surveillance par des organismes de réglementation, les inspecteurs de Transports Canada effectuent des inspections trimestrielles de tous les trains, de la puissance motrice des locomotives, des wagons, des voies, des ponts et des dispositifs de signalisation. Tous les incidents devant être signalés font l'objet d'une enquête par Transports Canada et par le Bureau de la sécurité des transports (BST) afin d'en déterminer la cause et de prescrire les mesures correctrices à prendre pour empêcher d'autres incidents semblables. Ceux qui doivent faire respecter les règlements sont engagés par les provinces et rendent des comptes au ministre responsable. Les chemins de fer n'ont rien à dire dans ces inspections. Le coût des inspections est assuré par les chemins de fer provinciaux.

En ce qui concerne l'information et l'éducation du public, nous sommes heureux de nous allier à l'Association des chemins de fer du Canada dans le cadre du programme national Opération Gareautrain. Nous avons nous-mêmes fait la promotion de ces initiatives en envoyant nos employés propager le message en matière de sécurité dans les écoles et les clubs sociaux. Nous avons aussi fait la promotion d'initiatives comme l'Opération Gareautrain avec l'aide des corps de police locaux, qui voyagent à bord de nos trains pour observer les conditions dans lesquelles nous travaillons. Grâce à ces connaissances acquises sur place, les policiers peuvent informer les automobilistes.

En ce qui concerne les améliorations en matière de sécurité, nous estimons que ces programmes d'information ne vont pas assez loin pour répondre à cette préoccupation sur le plan de la sécurité. Il faut une plus grande participation avec les divers responsables de la voirie pour améliorer les passages à niveau. Au cours des deux dernières années, nous avons eu cinq collisions à des passages à niveau. Toutes ces collisions ont été signalées et ont fait l'objet d'une enquête. Aucune des enquêtes n'a constaté que les chemins de fer ou leurs employés étaient fautifs. Il y a plus de véhicules que jamais sur les routes, et l'on respecte de moins en moins les emprises ferroviaires. S'il faut prendre des mesures pour améliorer les dispositifs de protection existants,

provincial motor vehicle driver training programs. Federal, provincial and municipal police forces must enforce existing motor vehicle laws as they apply to observance at railway crossings at grade.

With respect to sand the competition, at RailTex we address safety in a serious fashion. Safety makes good business sense and a safe railway is a profitable railway. The public, our shippers, and our employees demand that we operate safely. We welcome the scrutiny of our provincial regulators and the emphasis they place upon our operations to meet safe operating requirements. We also accept the cost as ours to meet these safety requirements.

During the hearings that took place here in Nova Scotia prior to the sale of Canadian National's Eastern Nova Scotia railway lines, numerous briefs were presented on the value of the railway connections. Here in Nova Scotia we have provided the communities we serve with improved service. This service has added an increase in carloads of over 30 per cent from the previous owners. We have accomplished this with no assistance from any third parties other than what we could borrow and repay from revenues generated from services we provided.

I have taken this opportunity to point out the strengths of our company in regard to the emphasis we place on safety. This approach is commonplace within our industry. We do not have the expensive equipment of larger railways. We are, however, professional, and quite proud of the contribution we have made to the quality of our industry. However, we wish to see the same level of costs, regulatory scrutiny and compliance placed upon our competition to meet the same standards of safety that the public and shippers demand on our rail lines.

I have approached this panel to dispel the myth that shortline operations are not as safe as Class 1 carriers. I believe our competitors do not face the same restrictions as our industry. This is an industry bias. As a private taxpayer, I suspect that tax dollars are being used to subsidize the roadway system at the expense of our industry. More to the point: My tax dollars are not being directed towards highway safety efforts similar to those of our industry, perhaps to the detriment of my family and friends.

I truly believe that in this ever-changing marketplace, trucks and rail can coexist, and even provide joint services that benefit the industry we serve. I would like the playing field evened out, starting with the safe operation required on our highways. I look

c'est aux ministères provinciaux de la Voirie qu'incombe cette responsabilité. De plus, il faut inclure plus d'informations à ce sujet dans les programmes provinciaux de formation des conducteurs de véhicules. La police fédérale, provinciale et municipale doit aussi faire respecter les lois sur les véhicules automobiles en ce qui concerne les passages à niveau.

Pour ce qui est du facteur de la concurrence, RailTex s'occupe sérieusement des questions de sécurité. La sécurité fait partie d'une saine gestion des affaires, et un chemin de fer sûr est un chemin de fer rentable. Le public, nos expéditeurs et nos employés exigent une exploitation sûre. Nous acceptons volontiers l'examen effectué par les responsables de la réglementation provinciale et le fait qu'ils s'assurent que nous respectons les exigences en matière de sécurité. Nous acceptons également les coûts qu'entraîne le respect de ces exigences en matière de sécurité.

Au cours des audiences qui ont eu lieu ici en Nouvelle-Écosse avant la vente des lignes de chemin de fer de l'Est de la Nouvelle-Écosse par le Canadien National, on a présenté de nombreux mémoires au sujet de la valeur des correspondances de chemins de fer. Ici en Nouvelle-Écosse nous avons fourni aux localités que nous desservons un service amélioré. Ce service a augmenté le nombre de wagons de plus de 30 p. 100 par rapport à ce qu'offraient les propriétaires précédents. Nous avons accompli cela sans autre aide que des emprunts que nous avons obtenus et remboursés à même les revenus tirés des services que nous fournissons.

J'ai profité de cette occasion pour signaler les points forts de notre société du fait que nous mettons l'accent sur la sécurité. Cette approche est courante dans notre industrie. Nous ne disposons pas du matériel dispendieux des grandes compagnies de chemins de fer. Nous sommes cependant des professionnels et nous sommes très fiers de la contribution que nous avons apportée à la qualité du service dans notre industrie. Cependant, nous souhaitons qu'on impose à nos concurrents des coûts comparables, qu'ils fassent l'objet d'examins permettant de s'assurer qu'ils respectent les règlements et qu'on exige qu'ils répondent aux mêmes normes de sécurité que le public et les expéditeurs exigent sur nos lignes de chemin de fer.

Je suis venu vous parler pour dissiper le mythe selon lequel les compagnies de chemins de fer secondaires ne sont pas aussi sûres que les transporteurs de catégorie 1. Je crois que nos concurrents ne font pas face aux mêmes restrictions que nous. Notre industrie est victime d'un parti pris. À titre de contribuable privé, je soupçonne que des deniers publics sont utilisés pour subventionner le transport routier aux dépens de notre industrie. Plus précisément, mes impôts ne sont pas utilisés pour améliorer la sécurité sur les routes autant qu'ils le sont dans le secteur ferroviaire, et c'est peut-être au détriment de ma famille et de mes amis.

Je crois vraiment que dans ce marché en constante évolution les secteurs du camionnage et du chemin de fer peuvent coexister et peuvent même fournir des services conjoints dans l'intérêt de l'industrie que nous servons. J'aimerais qu'on égalise les chances

forward to the final report of this committee and its recommendations.

Mr. Chairman, I would like to make a rebuttal to a brief that was presented in Montreal on February 18, 1997. I would take this opportunity to respond to item number 40 on page 40 of a submission to this panel by the Brotherhood of Locomotive Engineers on February 18, 1997 in Montreal. It is my desire to set the record straight in regard to the facts surrounding this incident.

As there are no dates to this item, I intend to interpret that the brotherhood is referring to a derailment that took place on our Goderich-Exeter property on February 24, 1996. I can safely make this determination to this particular derailment due to the fact that the brotherhood has referred to this incident a couple of time over the past several months.

I wish to confirm to this panel today that there was indeed a derailment on the GEXR on February 24, 1996, and that it was not reported to any regulatory body. On February 24, 1996 a GEXR train crew was marshalling a 26-car train from three storage tracks. As the train movement was proceeding eastward from the second of three tracks at a speed of between four and six miles per hour, the ground person observed the rail shattering as loaded cars of salt passed over it. When the movement was brought to a stop and inspected, it was discovered that the trailing wheel of the trailing truck of the nineteenth car had dropped to the south side of the rail, and travelled approximately three feet over the railway ties. No other marks were discovered to indicate that other than this wheel had dropped off the rail.

The 18 cars immediately ahead of this derailed car were detached. A complete standing inspection of these 18 cars and the two locomotives was performed by the GEXR certified car inspector, who happened to be the outgoing locomotive engineer. The 13 cars that preceded the derailed cars had indications of "scuff" marks on the wheels. These scuff marks can best be described as small chips in the wheels, of which none exceeded one-eighth of an inch. None were out of the ordinary, as can be determined from everyday wear and tear that these wheels encounter. In order to ensure full safety of its movement, the entire train was inspected fully for any problems associated with springs, bearings, seals, axle problems, loose adapter plates, and truck centring pins out of place. There were no exceptions found to any of these appliances.

A second inspection was performed as the train was moved to further ensure a safe movement. After completing this second inspection, the end-of-train device was added behind the eighteenth car. A standard brake test inspection was performed. No exceptions were noted. The train then made its 46-mile trip to Stratford, Ontario. Nothing out of the ordinary was reported.

The nineteenth car of the movement which had the one wheel derail was placed back upon the rails and sent over for further inspection. An AAR Rule 36 inspection of the car's wheel

pour tous, en commençant par exiger la sécurité sur nos routes. J'ai hâte de voir le rapport final de votre comité et ses recommandations.

Monsieur le président, je tiens à réfuter un mémoire qu'on vous a présenté à Montréal le 18 février 1997. Je profite de l'occasion pour réagir au point n° 40 figurant à la page 40 d'un mémoire que vous a présenté la Fraternité des ingénieurs de locomotives le 18 février 1997 à Montréal. Je veux rétablir les faits en ce qui concerne cet incident.

Aucune date n'y est mentionnée, mais je soupçonne que la fraternité y parle d'un déraillement survenu sur notre propriété de Goderich-Exeter le 24 février 1996. Je peux dire sans risque qu'il s'agit de ce déraillement, étant donné que la fraternité a déjà fait allusion à cet incident à quelques reprises ces derniers mois.

Je veux confirmer à votre comité aujourd'hui qu'il y a eu en effet un déraillement d'un train du GEXR le 24 février 1996 et qu'il n'a pas été signalé à un organisme de réglementation. Le 24 février 1996, une équipe de train du GEXR formait un train de 26 wagons sur trois voies de garage. Comme le train se déplaçait vers l'est à partir de la deuxième des trois voies à une vitesse de quatre à six milles à l'heure, l'employé au sol a vu le rail se briser au moment où des wagons chargés de sel passaient dessus. Lorsqu'on a inspecté le train après l'avoir arrêté, on a découvert que la roue arrière du bogie arrière du dix-neuvième wagon était tombée du côté sud de la voie et avait parcouru environ trois pieds sur les traverses de chemin de fer. On n'a découvert aucune autre marque indiquant qu'autre chose que cette roue était tombée de la voie.

On a détaché les 18 wagons précédant ce wagon déraillé. L'inspecteur de wagons agréé du GEXR, qui se trouvait être le mécanicien de locomotive qui débarquait, a effectué une inspection complète de ces 18 wagons et des deux locomotives. Les 13 wagons qui précédaient les wagons déraillés portaient des éraflures sur les roues. Ces éraflures peuvent être décrites comme de petites encoches sur les roues, dont aucune ne dépassait un huitième de pouce. Aucune n'était inhabituelle; elles étaient semblables à ce qui résulte de l'usure normale des roues. Afin d'assurer le déplacement du train en toute sécurité, on a inspecté complètement le train en entier pour voir s'il y avait des problèmes dans la suspension, le roulement, les cachets, les essieux, ou pour voir si des adaptateurs n'étaient pas bien assujettis, ou encore des chevilles de centrage des wagons déplacés. On n'a trouvé aucune anomalie dans l'un ou l'autre de ces dispositifs.

On a effectué une seconde inspection lorsqu'on a déplacé le train, pour s'assurer qu'il se déplaçait en toute sécurité. Après avoir terminé cette seconde inspection, on a ajouté un moniteur de queue derrière le dix-huitième wagon. On a effectué des essais standardisés des freins. On n'a remarqué aucune anomalie. Le train a parcouru alors 46 milles, jusqu'à Stratford, en Ontario. On n'a signalé rien qui sortait de l'ordinaire.

Le dix-neuvième wagon du train, dont une des roues avait déraillé, a été remis sur les rails, et on l'a envoyé subir une autre inspection. On a effectué une inspection des coussinets de roues

bearings was completed. No exceptions were discovered, and the car was placed upon the first train to the consignee.

This derailment was not reported to any regulatory body, nor was it reported to Canadian National Railways, who are our interchange connecting carrier. The American Association of Railways, of which RailTex is a member, as are most Canadian railways including Canadian National and Canadian Pacific, and the Ontario Shortline Act, 1995 do not require reporting of incidents such as this due to the following: Paragraph 1 of Rule 36 of the AAR Manual describes what makes up a minor or major derailment.

A minor derailment is described as...derailed trucks on an empty or loaded car involved in a derailment at a speed of less than 10 mph or which have not moved upon the ground more than 200 feet. Inspect the bearings as follows:

We are talking about that one car, the nineteenth car, one wheel. Those ten items were checked and no exceptions noted.

AAR Rule 95 further describes the requirements of a carrier. This rule applies to us as the handling carrier. Rule 95, handling and/or delivering line responsibility reads, in part:

A. This section applies only when the handling line has knowledge of damage or loss to any car or listed appurtenances regardless of the extent unless defined in this section, resulting from the unfair usage conditions outlined below. Car must be repaired and returned to service, furnishing the owner with Billing Repair Card to cover...

As described previously, inspections were carried out as per these instructions. Canadian National Railways were not notified, as there are no requirements to do so, nor was there any need to inform them. We performed the required inspections and no repairs were required. Canadian National does not inform us of such incidents or inspections, nor do we expect them to inform us.

RailTex and Canadian National do not place cars in service with safety defects. We would not jeopardize our entire operation to move a suspect car 46 miles over our line to reduce a minor expenditure. Our business is solely dependent on our ability to operate over our trackage. It is inconceivable that we would risk our investment and the safety of our employees and the public to do so.

The province of Ontario and its regulators, Transport Canada — Rail Surface Group, were not notified. Initially they were not notified, but as things came to pass from June of 1996 to

du wagon en vertu du règlement 36 de l'AAR. On n'a découvert aucune anomalie et on a accroché le wagon au premier train envoyé au destinataire.

Ce déraillement n'a pas été signalé à un organisme de réglementation et n'a pas été signalé au Canadien National, qui est notre transporteur de liaison. L'American Association of Railways, dont RailTex est membre, comme la plupart des chemins de fer canadiens, y compris le Canadien National et le Canadien Pacifique, de même que la Loi ontarienne de 1995 sur les chemins de fer secondaires, n'exige pas qu'on signale des incidents de cette nature à cause de ce qui suit: le paragraphe 1 du règlement 36 du manuel de l'AAR décrit ce qui constitue un déraillement mineur ou majeur.

Un déraillement mineur est décrit comme étant [...] des bogies qui ont déraillé, qu'il s'agisse d'un wagon vide ou chargé, lorsque le déraillement se produit à une vitesse de moins de 10 milles à l'heure ou lorsqu'il n'y a pas eu de déplacement de plus de 200 pieds. Inspecter les roulements de la façon suivante:

Il s'agit en l'occurrence d'un wagon, le dix-neuvième wagon, et d'une roue. On a vérifié les dix points en question et on n'a remarqué aucune anomalie.

Le règlement 95 de l'AAR décrit ensuite les exigences imposées à un transporteur. Ce règlement s'applique à nous en tant que réseau acheminant. Le règlement 95, concernant les responsabilités du réseau acheminant ou du transporteur-livreur, se lit ainsi:

A. Le présent article s'applique seulement lorsque le transporteur-livreur est au courant de l'existence de dommages ou de pertes subis par un wagon ou des accessoires énumérés dans la liste, quelle que soit l'importance des dommages, à moins que ce ne soit défini dans le présent article, à cause d'un usage inapproprié comme il est décrit ci-après. Il faut réparer le wagon et le remettre en service, en fournissant au propriétaire une facture pour les réparations portant sur [...]

Comme je l'ai dit tout à l'heure, nous avons effectué des inspections en fonction de ces instructions. Nous n'avons pas prévenu le Canadien National, étant donné que nous n'y étions pas obligés et qu'il n'était pas nécessaire de les en informer. Nous avons effectué les inspections requises, et aucune réparation n'était nécessaire. Le Canadien National ne nous informe pas de tels incidents ou de telles inspections, et nous ne nous attendons donc pas à en être prévenus.

RailTex et le Canadien National ne mettent pas en service des wagons défectueux sur le plan de la sécurité. Nous ne voudrions pas compromettre toute notre entreprise en faisant parcourir à un wagon douteux 46 milles sur notre voie ferrée afin d'éviter une dépense mineure. Nos affaires dépendent uniquement de notre capacité de circuler sur nos propres voies. Il est inconcevable que nous risquions nos investissements et la sécurité de nos employés et du public pour le faire.

Nous n'avons pas averti la province de l'Ontario et son organisme de réglementation, ni le Groupe Surface de Transports Canada. Nous ne les avons pas prévenus au début, mais après que

December, Transport Canada came on the property at the request of the province of Ontario. They made an inspection in December of 1996.

The Chairman: That was some time after the incident?

Mr. McCarron: Some time after the incident. When the February 24, 1996 derailment occurred, we did not notify anyone. In December 1996, after the correspondence went back and forth from the brotherhood and various departments, they came on the property and made an inspection. That inspection was in accordance with the requirements set out in Ontario's Shortline Railways Act, 1995 under Reporting of Occurrences, by electronic means as soon as possible. If you meet one of the criteria listed here, you must report it.

The criteria are as follows: unprotected main track switch in abnormal position with no other equipment in the immediate area; a person sustains a serious injury as a result of being on board or getting off rolling stock; an employee sustains a serious injury as a result of coming in contact with any part of rolling stock or its contents; a risk or collision; movement of stock exceeds the limits of its authority with no other equipment in the area; a non-fatal crossing collision; release of dangerous goods from rolling stock that was quickly secured; a railway signal displays a less restrictive indication than that required for the intended movement of rolling stock with no other equipment in the area; unprotected overlap of operating authorities with no other equipment in the area; physical incapacitation of crew members; a trespasser sustains a serious injury as a result of coming into contact with any part of rolling stock or its contents.

A further requirement of Reporting of Occurrences reads: by telephone as soon as possible: a person killed as a result of being on board or getting off rolling stock; a person is killed as a result of coming in contact with any part of rolling stock; the rolling stock is involved in a collision or derailment carrying passengers; the rolling stock is involved in a collision or derailment and is carrying dangerous goods or is known to have last contained dangerous goods, the residue of which has not been cleaned or purged from the rolling stock; more than one piece of rolling stock not used in dangerous goods service sustains damage on other than yard track that affects their safe operation; rolling stock causes or sustains fire or explosion; runaway rolling stock; release of dangerous goods aboard a passenger train; fatal crossing collision; non-fatal crossing collision with bus or truck with dangerous goods; release of dangerous goods from rolling stock that was not quickly secured.

certaines choses se furent passées de juin 1996 à décembre Transports Canada a envoyé quelqu'un à la demande de la province de l'Ontario. Une inspection a été faite en décembre 1996.

Le président: C'était un certain temps après l'incident?

M. McCarron: C'était un certain temps après l'incident. Lorsque le déraillement est survenu, le 24 février 1996, nous n'avons averti personne. En décembre 1996, après l'échange de correspondance entre la fraternité et divers ministères, des fonctionnaires sont venus sur les lieux faire une inspection. Cette inspection a été faite conformément aux exigences de la Loi ontarienne de 1995 sur les chemins de fer secondaires, sous la rubrique Comptes rendus d'incidents, par voie électronique le plus tôt possible. Si l'on remarque l'un des critères énumérés ici, il faut le signaler.

Les critères sont les suivants: un aiguillage de voie principale non protégé se trouve dans une position anormale alors qu'il n'y a aucun autre équipement dans le voisinage immédiat; une personne a subi des blessures graves en embarquant ou en débarquant du matériel roulant; un employé subit des blessures graves parce qu'il est venu en contact avec un élément du matériel roulant ou son contenu; un risque de collision; le matériel déplacé dépasse les limites permises sans qu'il y ait d'autre équipement dans le voisinage; une collision non mortelle à un passage à niveau; le déversement de substances dangereuses d'un élément de matériel roulant qui a été stoppé rapidement; un camion de signalisation des chemins de fer donne une indication moins restrictive que celle qui est exigée pour le déplacement prévu du matériel roulant sans qu'il y ait d'autre équipement roulant dans le voisinage; un chevauchement non protégé des autorisations de circuler sans qu'il y ait d'autre équipement dans le voisinage; une incapacité physique des membres de l'équipe de train; un intrus subit des blessures graves après être venu en contact avec une partie quelconque du matériel roulant ou de son contenu.

Une autre liste d'exigences concernant les Comptes rendus d'incidents se lit ainsi: par téléphone le plus tôt possible: lorsqu'une personne est tuée après être montée à bord du matériel roulant ou en être débarquée; une personne est tuée parce qu'elle est entrée en contact avec une partie du matériel roulant; le matériel roulant qui transporte des voyageurs subit une collision ou un déraillement; du matériel roulant qui subit une collision ou un déraillement transporte des marchandises dangereuses ou on sait qu'il a transporté des marchandises dangereuses lors de son dernier voyage, alors qu'on n'en a pas nettoyé ou enlevé les résidus; plus d'un élément de matériel roulant non utilisé pour transporter des marchandises dangereuses subit des dommages sur d'autres voies que les voies de garage, ce qui peut les rendre moins sûrs; du matériel roulant cause un incendie ou une explosion ou en subit; du matériel roulant emballé; le déversement de marchandises dangereuses à bord d'un train de voyageurs; une collision mortelle à un passage à niveau; une collision presque mortelle à un passage à niveau avec un autobus ou un camion transportant des marchandises dangereuses; le déversement de marchandises dangereuses d'un matériel roulant qui n'a pas été stoppé rapidement.

As you can determine from the listings, the derailment did not fit into a category where a report was required to be submitted. In addition, Transport Canada inspectors were on the GEXR to make an investigation. That is the December investigation I am talking about here. The investigation has not revealed any other information other than what I have described to you here this morning. I have also contacted the National Transportation Safety Board for a ruling on the circumstances of this incident. They have conveyed to me that this was a one-car derailment and that we have complied with the regulations.

I can only venture a guess as to the rationale behind the brotherhood's placing this derailment before this panel. My guess would be that the union was trying to embarrass the company in order to further an agenda unrelated to the mandate of this committee. Their statement that the GEXR is more concerned with the bottom line of the company than safety shows a paramount disregard for the professionalism of its members, the employees of the GEXR.

Thank you for your time, and I would be pleased to answer any questions you may have.

Senator Roberge: That was an excellent brief. I have a question on the rebuttal aspect. When the wheel came off and scuffed the railway ties for three feet, did that break the railway ties?

Mr. McCarron: No. It left marks along the top of them. It was about minus 25 Celsius, so the frozen ground and the frozen ties helped that pass along.

What also took place is that the rails shattered as they were passing over. When the employee saw it, he brought the train to a stop. When the last wheel on the nineteenth car came to a stop where the rail had shattered, it just fell off.

Senator Roberge: How could he see it?

Mr. McCarron: He was standing beside it. He could hear it.

Senator Roberge: Did he not see it?

Mr. McCarron: He could hear and see it.

Senator Roberge: You say that you have made an investment of \$10 million for capital improvements, operating requirements, training and education. What portion of that \$10 million is budgeted for capital renovation or capital improvements? For example, is there a yearly percentage of your revenue which goes into a capital fund for capital improvements?

Mr. McCarron: The answer to your first question is between \$6 million and \$7 million, for all three railways. The second question, when we make a capital expenditure under the company, it goes into a pot at corporate headquarters in the U.S.

Senator Roberge: They would take a percentage from the three Canadian companies?

Comme vous pouvez le voir d'après ces listes, le déraillement en question n'entrait pas dans une catégorie pour laquelle on doit fournir un compte rendu. De plus, des inspecteurs de Transports Canada sont allés sur la propriété de GEXR. Je parle ici de l'enquête effectuée en décembre. Cette enquête n'a révélé aucune autre information que celle dont je vous ai parlé ce matin. J'ai également communiqué avec le Bureau de la sécurité des transports pour obtenir une décision sur les circonstances de cet incident. On m'a dit qu'il s'agissait du déraillement d'un wagon et que nous avions respecté le règlement.

Je ne peux que conjecturer sur la raison pour laquelle les représentants de la fraternité vous ont parlé de ce déraillement. Je suppose que le syndicat essayait d'embarrasser notre entreprise à des fins qui n'ont rien à voir avec le mandat de votre comité. Leur déclaration selon laquelle GEXR se préoccupe plus de la réussite financière de la société que de la sécurité marque le plus grand mépris envers le professionnalisme de leurs membres, les employés de GEXR.

Je vous remercie de votre temps, et je serais heureux de répondre à vos questions.

Le sénateur Roberge: C'était un excellent mémoire. J'ai une question à poser au sujet de la réfutation que vous avez faite. Lorsque la roue s'est détachée et a éraflé les traverses de chemin de fer sur une distance de trois pieds, les traverses ont-elles été brisées?

M. McCarron: Non. Elles portaient seulement des marques sur le dessus. Il faisait environ moins 25 degrés Celsius, de sorte que le sol gelé et les traverses gelées ont facilité le passage de la roue.

En outre, les rails se sont brisés au moment où les wagons passaient dessus. Lorsque l'employé s'en est rendu compte, il a arrêté le train. Lorsque la dernière roue du dix-neuvième wagon s'est arrêtée là où le rail s'était brisé, la roue est simplement tombée.

Le sénateur Roberge: Comment a-t-il pu s'en rendre compte?

M. McCarron: Il se tenait près de la voie. Il a pu entendre ce qui se passait.

Le sénateur Roberge: Ne l'a-t-il pas vu?

M. McCarron: Il a entendu et vu ce qui se passait.

Le sénateur Roberge: Vous dites que vous avez investi 10 millions de dollars dans l'amélioration des immobilisations, en plus de répondre aux exigences de l'exploitation, et d'investir dans la formation et l'éducation. Quelle proportion de ces 10 millions de dollars est prévue pour la rénovation ou les améliorations apportées aux immobilisations? Y a-t-il par exemple un pourcentage annuel de vos revenus qui est versé dans un fonds destiné à l'amélioration des immobilisations?

M. McCarron: La réponse à votre première question, c'est: de 6 à 7 millions de dollars pour les trois chemins de fer. Pour ce qui est de la deuxième question, les dépenses en immobilisations se font à l'échelle de la société, de sorte que l'argent est versé dans un fonds au siège social situé aux États-Unis.

Le sénateur Roberge: La société prend un pourcentage des trois compagnies canadiennes?

Mr. McCarron: That is correct. However, I am at a loss to say just what that percentage is.

Senator Roberge: Who makes up the budgets in Canada?

Mr. McCarron: Those budgets come out of corporate headquarters in Texas.

Senator Roberge: Do they verify your needs in relation to capital improvements?

Mr. McCarron: That is correct.

Senator Roberge: You tell them that you need this, that and the other, and what they do is create a fund that is a protection for future needs?

Mr. McCarron: That is correct. We do an annual inspection. The track is the main recipient of our capital improvement projects. We lay out a five-year plan yearly of where we should be. It takes approximately 7,000 to 8,000 ties per year to keep up a 225 mile railroad. On top of that, there are switch ties, rail switch points. We have hired a welder who maintains the 39-foot and 79-foot sections of track. We do have sections of continuous welded rail, although it is only about eight miles long. That requires a lot of maintenance.

However, out of that capital money we do not pay for such things as a track geometry car that comes in and tests ballast. We contract that through Canac. A second example is that we run a test car twice a year which runs an electric current through the rail to determine any flaws, breaks, et cetera. That comes out of operating money.

Senator Roberge: Do you own your locomotives?

Mr. McCarron: They are corporately owned. We lease them.

Senator Roberge: From RailTex U.S.?

Mr. McCarron: That is correct.

Senator Roberge: What about cars?

Mr. McCarron: Primarily, the cars are owned by the various carriers. Obviously, CN would be the largest here. We do have a fleet in excess of almost 400 cars. We just finished making a purchase from Trenton Works Greenbriar of 200 gondolas for the CBNS to use what we thought would be Sydney Steel.

Senator Roberge: I gather that you are not unionized?

Mr. McCarron: Of the three properties that I am responsible for, only the one in Goderich, Ontario is unionized. The other two are not.

Senator Roberge: I am sure you have employees who have different responsibilities, but can take over another job. That is normal in many industries. Can you tell us about that, and the training involved?

M. McCarron: C'est exact. Je ne pourrais cependant pas vous dire exactement quel est ce pourcentage.

Le sénateur Roberge: Qui prépare les budgets au Canada?

M. McCarron: Ces budgets sont préparés au siège social au Texas.

Le sénateur Roberge: Vérifiez-vous vos besoins en matière d'amélioration des immobilisations?

M. McCarron: Oui.

Le sénateur Roberge: Vous leur dites que vous avez besoin de ceci ou de cela, et l'on crée un fonds qui permet de pourvoir aux besoins futurs?

M. McCarron: C'est exact. Nous effectuons une inspection annuelle. La voie ferrée est le principal élément qui fait l'objet de projets d'amélioration des immobilisations. Nous préparons chaque année un plan pour les cinq prochaines années. Il faut environ de 7 000 à 8 000 traverses par année pour maintenir un chemin de fer de 225 milles de longueur. En outre, il y a des traverses d'aiguillage, des pointes d'aiguille. Nous avons embauché un soudeur qui entretient les tronçons de voie de 39 pieds et de 79 pieds. Nous avons des tronçons de longs rails soudés, mais il s'agit seulement de tronçons de huit milles de long environ. Ils nécessitent beaucoup d'entretien.

Cependant, nous ne payons pas à même l'argent prévu pour les immobilisations des choses comme une voiture de contrôle...— état géométrique de la voie, qui vient vérifier le ballast. Ce travail est fait par des sous-traitants, par l'entremise de Canac. De plus, nous utilisons deux fois par année une voiture de contrôle qui fait partir un courant électrique dans les rails pour détecter des défauts, des failles et d'autres problèmes. Cette dépense est payée à même les fonds d'exploitation.

Le sénateur Roberge: Êtes-vous propriétaires de vos locomotives?

M. McCarron: Elles appartiennent à une société. Nous les louons.

Le sénateur Roberge: Chez RailTex U.S.?

M. McCarron: C'est exact.

Le sénateur Roberge: Qu'en est-il des wagons?

M. McCarron: Les wagons appartiennent essentiellement aux divers transporteurs, dont le plus grand est évidemment le CN. Nous avons un parc supérieur à 400 wagons. Nous venons de conclure l'achat de 200 wagons-tombereaux chez Trenton Works Greenbriar pour que le CBNS utilise ce que nous pensions être Sydney Steel.

Le sénateur Roberge: J'apprends que vos travailleurs ne sont pas syndiqués?

M. McCarron: Des trois établissements dont je suis responsable, seul celui de Goderich, en Ontario, est syndiqué. Les deux autres ne le sont pas.

Le sénateur Roberge: Je suis sûr que vous avez des employés qui ont des responsabilités différentes, mais qui peuvent occuper un autre emploi. C'est normal dans bien des industries. Pouvez-vous nous en parler, ainsi que de la formation nécessaire?

Mr. McCarron: The example I use primarily is the case of one chap who was working for us as a diesel locomotive machinist. We hired him away from a Class 1. While he was employed with us, we sent him off to a training school to become a certified car inspector. That involves on-the-job training and a series of written tests, et cetera. The candidate must meet a minimum qualification. He got that under his belt.

While he was with us, we started training him as a conductor to work on freight train yard switchers, which means that he must qualify himself according to the Canadian Railway Operating Rules and everything that goes with it. At the same time, he must follow all the safety regulations. After a 10 to 12 week training period, he was qualified as a conductor. From there, we trained him as a locomotive engineer. He spent six months at various stages learning how to operate a freight train in a yard consist. From there, we trained him to be our rail traffic controller. He dispatches our trains. At the same time, he is quite a competent computer fellow, so he looks after our car control.

Senator Roberge: He will be the President soon.

Mr. McCarron: I would say so, if he keeps going. When we hire people off the street, or even if we hire people with railroad experience, we hire them for a specific task. However, the intent is that if they are not capable of handling two tasks, then we would be looking for somebody else. The idea is that they must take on at least two tasks, such as a locomotive engineer retrained to be a certified car inspector. We have hired two people specifically to be conductors, and have since trained them as locomotive engineers. They are working on their track maintenance and repair right now. Altogether, we have 52 employees, and it would be safe to say that at least 41 of them are multi-skilled, multi-faceted employees. They can handle two or more different tasks.

I am talking about the CBNS. That is what I am most familiar with. It is the same idea for Ontario. At our property in Goderich, even though they are unionized, they are not job specific. There is still that flexibility.

Senator Roberge: You have negotiated that flexibility?

Mr. McCarron: Yes, sir.

Senator Roberge: Is there a big difference between the Ontario act and the federal act?

Mr. McCarron: Hardly any.

Senator Roberge: What about the U.S.?

Mr. McCarron: I believe, personally, that our Canadian laws are more stringent.

Senator Bacon: I would refer to page 9 of your brief, and also to the Brotherhood of Locomotive Engineers statement that was made to us in Montreal.

You say:

M. McCarron: L'exemple que j'utilise souvent est celui d'un employé qui travaillait pour nous comme mécanicien de locomotive diesel. Nous l'avons embauché chez un chemin de fer de catégorie 1. Pendant qu'il travaillait chez nous, nous l'avons envoyé dans une école de formation pour qu'il devienne inspecteur de wagons autorisé. Cela comporte une formation en cours d'emploi, une série d'examens écrits, et cetera. Le candidat doit avoir un minimum de qualifications. Il l'avait.

Pendant son séjour chez nous, nous avons commencé à le former comme conducteur de locomotive de manœuvre pour les trains de marchandises, ce qui signifie qu'il devait se qualifier d'après le règlement d'exploitation des chemins de fer canadiens et tout ce que cela comporte. En même temps, il devait suivre tous les règlements relatifs à la sécurité. Après une formation de 10 à 12 semaines, il a obtenu son permis de conducteur. Par la suite, nous l'avons formé comme mécanicien de locomotive. Il a passé six mois à apprendre comment conduire un train de marchandises dans une gare. Puis nous l'avons formé comme contrôleur du trafic ferroviaire. Il s'occupe de l'aiguillage de nos trains. En même temps, il est assez compétent en informatique, et il s'occupe donc du contrôle de nos wagons.

Le sénateur Roberge: Il sera bientôt président.

M. McCarron: En effet, s'il poursuit sur cette lancée. Lorsque nous embauchons des gens dans la rue, ou même si nous embauchons des gens ayant de l'expérience dans les chemins de fer, nous les destinons à une tâche précise. Cependant, s'ils ne sont pas capables de faire deux choses, nous cherchons quelqu'un d'autre. Nous recherchons des employés qui sont en mesure d'accomplir au moins deux tâches, par exemple un mécanicien de locomotive qui se forme pour devenir inspecteur de wagons, autorisé. Nous avons embauché deux personnes à des postes de conducteur, mais nous les avons formées par la suite pour qu'elles deviennent des mécaniciens de locomotive. Actuellement, elles travaillent à l'entretien et à la réparation des voies. Au total, nous avons 52 employés, et je pourrais affirmer sans risque de me tromper qu'au moins 41 d'entre eux sont polyvalents. Ils sont capables d'accomplir au moins deux tâches différentes.

Je parle du CBNS, que je connais le mieux. C'est la même chose en Ontario. Dans notre établissement de Goderich, même si les employés sont syndiqués ils ne sont pas attachés à des postes précis. Cette souplesse existe encore.

Le sénateur Roberge: Avez-vous négocié cette souplesse?

M. McCarron: Oui, sénateur.

Le sénateur Roberge: Y a-t-il une grande différence entre la loi ontarienne et la loi fédérale?

M. McCarron: Il n'y a pratiquement pas de différence.

Le sénateur Roberge: Qu'en est-il des États-Unis?

M. McCarron: Personnellement, je crois que les lois canadiennes sont plus strictes.

Le sénateur Bacon: Je vous renvoie à la page 9 de votre mémoire et à la déclaration de la Fraternité internationale des ingénieurs de locomotives, que nous avons entendue à Montréal.

Vous dites:

Our supervisory staff are sent to specialized schools for the handling of incidents connected with dangerous commodities.

Mr. Houston, of the Brotherhood of Locomotive Engineers, says:

Hence, today we might be a conductor, tomorrow we might be a yard clerk, and tomorrow or the next day you might be the locomotive engineer, and the day after that you might be laying track.

Are all of the employees trained for dangerous commodities, or is it only the supervisory staff that are trained?

Mr. McCarron: Under the Quality Standards for Operating Companies, QSOC, there is a minimum three-year time frame during which you can go without studying for and writing the examinations associated with it. Part of that is made up of dangerous commodity handling documentation. Each and every employee who handles those commodities must have a minimum pass of 80 per cent. That is done every three years.

At the same time, every day, every week, every month, there are always upgrades. Everyone is made aware of any changes, and brought up to speed on any changes in the industry requirements.

Senator Bacon: Do you mean that all the employees are fully knowledgeable and are trained?

Mr. McCarron: They are trained, yes.

Senator Bacon: Not only the supervisors?

Mr. McCarron: They are trained up to a point. When they are on the trains and should an incident occur, we call them first responders. There are set rules and procedures that they must follow if they are involved.

Obviously, with no cabooses, they are all located at the head end of the train. They have all the paperwork. It is a requirement that they know what the location of the train is. Should something occur, they go back to make an inspection, with the knowledge that, 18 cars back, there is a car of propane or a car of chlorine, or whatever. If there is an indication that there is a problem on one of these cars, they have documentation and manuals that they carry with them at all times that instructs them, the use of which has been part of their training. In other words, the resource manual says such things such as, "I must stay downwind, upwind, stay 500 feet away..." et cetera.

Senator Bacon: Then everyone would know what to do in such a circumstance?

Mr. McCarron: Everyone is trained, and that training supplemented with written documentation to assist them.

Senator Bacon: You mentioned, and we have been told, about collisions at crossings, and the safety improvements to these crossings. However, there are still quite a number in Canada. You have reported on them and investigated them. What would be the main problem?

Notre personnel de supervision est envoyé dans des écoles spécialisées pour apprendre à faire face aux incidents relatifs au transport de marchandises dangereuses.

M. Houston, de la Fraternité des ingénieurs de locomotives, déclare:

Par conséquent, aujourd'hui, nous pourrions être un conducteur, demain un commis de triage et après-demain un mécanicien de locomotive, et le jour suivant un poseur de voies ferrées.

Tous les employés sont-ils formés pour les marchandises dangereuses? Le personnel de supervision est-il le seul à être formé à cet effet?

M. McCarron: En vertu des normes de qualité pour l'exploitation des sociétés (QSOC), il y a un délai minimal de trois ans pendant lequel on peut se passer d'étudier et de faire des examens dans ce domaine. À cet égard, il existe des documents sur la manutention des marchandises dangereuses. Chaque employé manipulant ces marchandises doit avoir une note de passage d'au moins 80 p. 100. Cela se fait tous les trois ans.

En même temps, chaque jour, chaque semaine et chaque mois, il y a toujours des améliorations. Tous les employés sont informés des changements et formés selon les nouvelles exigences de l'industrie.

Le sénateur Bacon: Voulez-vous dire que tous les employés sont pleinement informés et formés?

M. McCarron: Oui.

Le sénateur Bacon: Pas seulement les superviseurs?

M. McCarron: Ils sont formés jusqu'à un certain point. Si un incident survient lorsqu'ils sont dans le train, ce sont eux qui réagissent en premier. Il existe des règles et des procédures qu'ils doivent suivre le cas échéant.

Évidemment, étant donné qu'il n'y a pas de wagon de queue, ils sont tous situés à la tête du train. Ils ont toute la paperasserie. Ils sont tenus de connaître l'emplacement du train. En cas d'incident, ils vont en arrière pour faire une inspection, sachant que, 18 wagons plus loin, il y a un wagon de propane, de chlore, ou d'un produit semblable. S'ils soupçonnent l'existence d'un problème dans l'un de ces wagons, ils ont constamment des documents et des manuels pour s'informer, et ils ont appris à s'en servir pendant leur formation. Autrement dit, par exemple, dans le manuel de ressources, on trouve des énoncés semblables: «Je dois rester sous le vent, contre le vent, à 500 pieds...» et cetera.

Le sénateur Bacon: Ainsi, tout le monde sait quoi faire dans ces circonstances?

M. McCarron: Tout le monde est formé et dispose de documents supplémentaires pour s'informer.

Le sénateur Bacon: À l'instar d'autres témoins, vous avez parlé des collisions aux passages à niveau et des améliorations qui ont été apportées à la sécurité dans ces endroits. Cependant, il y a encore un certain nombre de collisions au Canada. Vous en avez fait état et vous avez enquêté là-dessus. Quel est le problème principal?

Mr. McCarron: This is only an opinion. We run down the track at 30 miles an hour, steel on steel. We do not stop very quickly. We set up advance warning signs on highways to indicate that there is a railway crossing ahead. Such crossings are all fully marked. Depending on the volume of traffic, some are lit with bells; again, depending on the track, some have gates on them. My opinion is that many of the incidents are caused by inattention on the part of the motoring public. They come up to the crossing and they pay no attention to the advance warning signs, or the signs.

In addition, very few places have city or municipal ordinances which prohibit the trains from blowing the whistle and ringing the bell. We have 217 crossings between Truro and Sydney, and believe me, everyone has called at one time or another, complaining about the whistle and the bell. How can people driving cars miss them? We are not quite sure.

Senator Bacon: Is there a program for substance abusers? Do you have any prevention program, or a zero tolerance policy?

Mr. McCarron: Zero tolerance on the job?

Senator Bacon: Yes.

Mr. McCarron: Yes, we do. That is covered under CROR Rule G. At the same time, we have an employee assistance program. We have an employee assistance officer in the company. This person is usually an employee. It is part of our health care plan of which the employees can take advantage in dealing with any substance abuse problems or other personal problems.

Senator Bacon: What would happen if someone is caught on the job with an alcohol problem?

Mr. McCarron: That is an operating rule under the CROR Rule G. That means immediate dismissal.

Senator Bacon: Is that the company's rule?

Mr. McCarron: That is an industry standard. That is no different than CN's or CP's rules.

Senator Bacon: You said that your company has someone who specializes in meeting with the employees who have problems?

Mr. McCarron: Right. We have affiliated ourselves with appropriate organizations which can provide counselling, whether it be on alcohol, drugs, gambling, or personal problems. We have made that available to our employees. This party has no involvement with management, so there is a certain element of confidentiality there.

Senator Bacon: Do you have random testing, or mandatory testing?

Mr. McCarron: No. We would like to introduce a policy whereby if there was something of a suspicious nature that would lead you to believe that it played a role, I would definitely say, in order to put the public conscience at ease, that we would perform such tests to verify the situation, one way or the other.

M. McCarron: Je ne vous donne que mon opinion. Nos trains roulent à 30 milles à l'heure. Ils ne s'arrêtent pas très vite. Nous installons des signaux d'avertissement préalable sur les routes pour annoncer les passages à niveau. Tous ces passages sont bien marqués. Selon l'intensité du trafic, certains comportent des feux et un avertisseur sonore; de même, compte tenu de la voie, certains ont des barrières. À mon avis, bon nombre d'incidents résultent de l'inattention des automobilistes. En arrivant au passage à niveau, ils ne font pas attention aux signaux d'avertissement.

De plus, très peu de municipalités ont des règlements interdisant aux trains de siffler et de sonner. Entre Truro et Sydney, nous avons 217 passages à niveau, et, croyez-moi, des citoyens nous ont appelés de tous ces endroits à un moment ou à un autre pour se plaindre du sifflement et de la sonnerie. Comment ces sons peuvent-ils échapper aux automobilistes? Nous ne le savons pas.

Le sénateur Bacon: Y a-t-il un programme pour les toxicomanes? Avez-vous un programme de prévention ou une politique de tolérance zéro?

M. McCarron: Tolérance zéro au travail?

Le sénateur Bacon: Oui.

M. McCarron: Oui, nous avons une telle politique. Cela est prévu par la règle G du REFC. En même temps, nous avons un programme d'aide aux employés. Notre société a un agent d'aide aux employés, qui fait habituellement partie de notre personnel. Cela fait partie de notre régime de soins de santé auquel les employés peuvent faire appel pour régler leurs problèmes de toxicomanie ou d'autres problèmes personnels.

Le sénateur Bacon: Que se passerait-il si l'on surprenait un employé en état d'ébriété au travail?

M. McCarron: Cette situation est visée par la règle G du Règlement d'exploitation ferroviaire du Canada, qui prévoit un congédiement immédiat.

Le sénateur Bacon: S'agit-il du règlement de la société?

M. McCarron: C'est une norme de l'industrie, qui vaut autant pour le CN que pour le CP.

Le sénateur Bacon: Vous dites que votre société a un spécialiste chargé d'aider les employés ayant des problèmes?

M. McCarron: Oui. Nous nous sommes affiliés à des organisations compétentes qui peuvent fournir du counselling en ce qui concerne l'alcoolisme, la toxicomanie, la passion du jeu ou les problèmes personnels. Nous offrons cette possibilité à nos employés. Le conseiller est indépendant de la direction, ce qui assure une certaine confidentialité.

Le sénateur Bacon: Faites-vous des tests inopinés ou obligatoires?

M. McCarron: Non. Nous aimerions adopter une politique qui nous permettrait de le faire si nous avions des raisons de croire à l'incidence de la toxicomanie. Cela permettrait à tout le monde d'en avoir le cœur net.

Senator Bacon: Would you be ready to go that far if it became a problem?

Mr. McCarron: In the interest of public safety and the safety of the employees who work for the company, yes.

Senator Roberge: For dangerous goods transportation, would you be willing to institute mandatory testing?

Mr. McCarron: If it added another element of safety to the whole operation, yes.

The Chairman: At the bottom of page 18 of your brief you are dealing with the derailment on the Goderich-Exeter line. You say:

I have also contacted the National Transportation Safety Board for a ruling on the circumstances of this incident. They have conveyed to me that this was a one-car derailment and that we have complied with the regulations.

Was that a verbal or a written communication?

Mr. McCarron: That was a verbal communication with a gentleman by the name of Kim Nellis out of Sarnia, Ontario. He is responsible for the eastern Ontario lines.

The Chairman: Would you not feel more comfortable with a written communication?

Mr. McCarron: No, I am quite comfortable with the actions that were taken on February 24. We are well within the requirements. We are talking about a one-car, one-wheel derailment that travelled three feet. I would compare it to you having a flat tire driving down your street.

The Chairman: However, it was a question of verbal as opposed to written. Anybody concerned with due diligence might say, "He said it but how do we know it?"

Mr. McCarron: The fact that I did not get a written communication does not lend any credence to what the brotherhood is trying to put through here. The incident was as I described: a one-wheel, one-car derailment, with a non-dangerous good on a yard track. It does not require that kind of scrutiny.

The Chairman: It seems strange to me that that would not require a written communication. However, it is not your practice that is under scrutiny here. It is the practice of a regulatory agency.

Mr. McCarron: It was just a CYA thing on my part, in case you asked that question.

The Chairman: I will, perhaps, wonder out loud to the appropriate agency why they do not make these responses written, or at least fax them so that there is a record. I am attempting to end controversy, not prolong it. However, I asked the question and you answered it fairly. I accept that, unless there is something you want to add.

Mr. McCarron: I am trying to stay out of more paperwork.

The Chairman: That is a good answer. That may be the reason. The overabundance of paper sometimes can be an annoyance.

Le sénateur Bacon: Seriez-vous prêts à aller aussi loin si cela devenait un problème?

M. McCarron: Oui, afin d'assurer la sécurité du public et des employés qui travaillent pour la société.

Le sénateur Roberge: En ce qui concerne le transport de marchandises dangereuses, seriez-vous disposés à instituer des tests obligatoires?

M. McCarron: Oui, si cela ajoutait un autre élément de sécurité à toute l'opération.

Le président: Au bas de la page 18 de votre mémoire, vous parlez du déraillement sur la ligne Goderich-Exeter. Vous dites:

J'ai également communiqué avec le Bureau de la sécurité des transports pour obtenir une décision sur les circonstances de cet incident. On m'a dit qu'il s'agissait du déraillement d'un wagon et que nous avons respecté le règlement.

S'agissait-il d'une communication verbale ou écrite?

M. McCarron: Il s'agissait d'une communication verbale avec un certain M. Kim Nellis, de Sarnia, en Ontario. Il est responsable des lignes de l'Est de l'Ontario.

Le président: Ne préféreriez-vous pas une communication écrite?

M. McCarron: Non, j'approuve tout à fait les mesures qui ont été prises le 24 février. Nous respectons très bien les exigences. Nous parlons du déraillement d'un wagon, c'est-à-dire d'une roue qui a parcouru trois pieds. C'est un peu comme si vous aviez une crevaillon en circulant sur votre rue.

Le président: Il était question d'une communication verbale par opposition à une communication écrite. Toute personne qui se soucie de la diligence raisonnable pourrait dire: «Il l'a dit, mais comment le prouver?»

M. McCarron: Le fait que je n'ai pas obtenu de communication écrite n'accrédite pas le message que la fraternité essaye de véhiculer ici. L'incident s'est produit comme je l'ai décrit. Le déraillement d'une roue et d'un wagon transportant un produit non dangereux sur une voie de garage. Cela ne nécessite pas ce genre d'examen.

Le président: Il me semble étrange que vous n'ayez pas demandé de communication écrite. Toutefois, nous ne sommes pas ici pour examiner vos pratiques. Cette tâche incombe à un organisme de réglementation.

M. McCarron: J'essayais simplement de protéger mes arrières, au cas où vous poseriez cette question.

Le président: Je demanderai probablement à l'organisme compétent pourquoi il ne donne pas ce genre de réponse par écrit, ou au moins par télécopieur, afin que l'on ait une pièce au dossier. J'essaie de mettre fin à la controverse. Cependant, j'ai posé la question, et vous y avez bien répondu. J'accepte votre réponse, à moins que vous n'ayez quelque chose à ajouter.

M. McCarron: J'essaie de ne pas accroître la paperasserie.

Le président: C'est une bonne réponse. Voilà peut-être la raison. La surabondance de papier peut être parfois encombrante.

Senator Adams: An employee such as a locomotive engineer who drives a train and also repairs railway ties, is he on strict salary and regular hours?

Mr. McCarron: These employees, for the most part, are on an hourly basis. Within each company of RailTex of Canada, we have an operations group that handles the movement of freight trains. They basically stick to one area of responsibility. We have a crew that does track repairs. They stick to basically one responsibility. We have car repair and locomotive repair. They stick to one basic responsibility. Our ability to move a locomotive engineer into track repair is on an ad hoc basis, as required.

The idea is to keep employees working as much of the year as we can. If there is only six months' work as a locomotive engineer, then maybe for the summer track program we have this person go over and do that type of work. I want to clarify; it is not one day's work as a locomotive engineer, then the next day replace ties, and the next day repair cars. It could happen, but that is not the way it actually works.

Our employees are paid on an hourly basis. In Nova Scotia, we work under the Nova Scotia Labour Act. In Ontario, it is obviously under the Ontario Labour Act. We have revamped that a couple of times. We have gone from a 48-hour work week to a 44-hour work week before overtime kicks in. We do not work our employees more than the 44 hours. It is probably 40 hours, and it is on an hourly basis. If the lowest paid guy was a diesel locomotive mechanic making \$16 an hour and he was qualified as a locomotive engineer, and if that was the highest pay at \$19 an hour, we would pay him the \$19 an hour, regardless of what job he was doing.

Senator Adams: In another committee, we heard that at CN there is a regulation under the unions that locomotive operators are allowed to drive for only eight hours a day. We also heard that they make approximately \$80,000 a year. How does that compare to your company?

Mr. McCarron: If you are using locomotive engineers as an example, we try to have them work between 40 and 44 hours per week. We set the schedules up to accommodate that. We have adopted the portions of the federal act that were put in place after Hinton, that said you had to have X number of hours of rest after so many hours of service. We have enhanced that. We limit our people to 12 hours a day. If you are operating on a train, we take you off and put you to bed prior to the expiration of your 12 hours. You must have a minimum of eight hours off between shifts, regardless.

The Transport Canada regulators who do the federal end of it like our rules a lot better than the federal ones because they are cut and dried. Everybody takes eight hours off between shifts. You do not work any more than 12 hours per day. There are opportunities for people to make more money. I do not think you

Le sénateur Adams: Un mécanicien de locomotive qui conduit un train et qui répare aussi les voies ferrées touche-t-il strictement un salaire et travaille-t-il à des heures régulières?

M. McCarron: La plupart de ces employés sont payés à l'heure. Dans chaque compagnie de RailTex du Canada, nous avons un groupe des opérations qui s'occupe des mouvements des trains de marchandises. Ils s'en tiennent essentiellement à un domaine de responsabilité. Nous avons une équipe qui répare les voies et qui ne fait que cela. Il y en a qui réparent les wagons et les locomotives. Ils ont une responsabilité de base. Nous n'affectons des mécaniciens de locomotive à la réparation des voies que de façon ponctuelle, au besoin.

Il s'agit de faire travailler les employés autant que possible au cours de l'année. S'il n'y a que six mois de travail pour un mécanicien de locomotive, nous pouvons peut-être l'affecter à l'entretien et à la réparation des voies en été. Je tiens à le préciser. Nos employés ne passent pas une journée à conduire les locomotives, le lendemain à remplacer des traverses et le jour suivant à réparer des wagons. C'est possible, mais cela ne fonctionne pas de cette manière.

Nos employés sont rémunérés à l'heure. En Nouvelle-Écosse, nous sommes régis par la Nova Scotia Labour Act. En Ontario, par l'Ontario Labour Act. Nous avons amélioré ces lois à deux ou trois reprises. La semaine de travail est passée de 48 heures à 44 heures; après 44 heures, on commence à compter les heures supplémentaires. Nous ne faisons pas travailler nos employés au-delà de 44 heures. La semaine moyenne est d'environ 40 heures, et la rémunération se calcule à l'heure. Si l'employé le moins payé était un technicien de locomotive diesel touchant 16 \$ l'heure et s'il était qualifié comme mécanicien de locomotive, et si ce dernier poste était le mieux payé, à 19 \$ l'heure, nous lui verserions 19 \$, peu importe le travail qu'il faisait.

Le sénateur Adams: Dans un autre comité, nous avons appris qu'au CN il existe un règlement syndical selon lequel les conducteurs de locomotive ne peuvent travailler que huit heures par jour. Nous avons aussi appris qu'ils gagnent près de 80 000 \$ par an. Pouvez-vous comparer leur situation à celle qui prévaut dans votre société?

M. McCarron: Dans le cas des mécaniciens de locomotive, nous essayons de les faire travailler entre 40 et 44 heures par semaine, et nous établissons les horaires en conséquence. Nous avons adopté les dispositions de la loi fédérale qui ont été adoptées après Hinton, et qui stipulent qu'on doit avoir tel nombre d'heures de repos après tel nombre d'heures de service. Nous les avons améliorées. Nos employés ne travaillent que 12 heures par jour. Si vous conduisez un train, nous vous faisons descendre et nous vous envoyons au lit avant l'expiration des 12 heures. Quoi qu'il en soit, nos employés ont au moins huit heures de repos entre les quarts de travail.

Les agents de réglementation de Transports Canada aiment beaucoup mieux nos règles que celles du gouvernement fédéral, qui sont assez rigides. Tous nos employés prennent huit heures de repos entre les quarts de travail. Ils ne travaillent pas plus de 12 heures par jour. Ils ont la possibilité de gagner plus d'argent.

would see \$80,000 a year made on one of our lines, but our engineers do not miss it by too much. However, they do not work those kinds of hours, either.

Senator Adams: We heard from CN that there is a lot of trouble with bearings overheating in the cars. Every 25 miles, they have heat detectors for bearing overheating. They have a contract with a company in the United States because they could not find a company in Canada to do that kind of maintenance. CN also told us that some companies are buying rail tracks and they do not know what type of steel is being used for those tracks. Are you familiar with all of that?

Mr. McCarron: Yes, very much so. That is part of the myth that is out there.

In Nova Scotia we accept traffic from Canadian National Truro. We do a full-fledged inspection and interchange as per the requirements. We locate our hot box detectors based on the population. We have four of them in Nova Scotia. We maintain and operate a car repair facility in Sydney, Nova Scotia. We have three certified car inspectors who actually are all ex-Class 1. The youngest guy had 17 years service with them. They have all met the requirements and passed the appropriate tests to inspect and make repairs.

If our hot box detector picks up a heated journal and we can move it to the shop and repair it, then we do so. We purchase our wheels from the same companies where CN and CP buy their wheels. They must come with a verification or a warranty or guarantee, the same as is given to CN. They are placed back in service with qualified individuals.

Senator Adams: Will your purchase orders tell you what type of bearing to put in?

Mr. McCarron: That is part of the requirement when you change a set of wheels. We go back to the owners of the car and say, "Your wheel went defective and we have replaced it. It is \$2,200 for that wheel. We want our money back." They will certainly not pay for something over the phone, or a bogus bill, or whatever.

We are all members of the AAR, and you must submit to the minimum standards as contained within the AAR regulations. The consequences are serious fines. That is an example of the industry regulating itself.

Senator Adams: Do you have regulations for a payload for flat cars and box cars? When I asked this question of CN, it sounded as if they had quite a few accidents. Perhaps it was because of overloading box cars or flat cars.

Mr. McCarron: Overloading is minor. Out of approximately 26,000 cars, it is safe to say that we had only four that were overloaded. We are provided with a scale ticket before we accept goods from customers such as Cape Breton Development Corporation. Cars coming in through that interchange at Truro are

Je ne pense pas qu'un de nos employés gagne 80 000 \$ par an sur une de nos lignes, mais nos mécaniciens n'en sont pas trop loin. Cependant, ils ne travaillent pas non plus pendant de si longues heures.

Le sénateur Adams: Les représentants du CN nous ont dit qu'il y avait beaucoup de problèmes découlant de la surchauffe des roulements sur les wagons. Tous les 25 milles ils ont des détecteurs de chaleur qui mesurent la surchauffe des roulements. Le CN a signé un contrat avec une société américaine parce qu'il n'a pas trouvé de société canadienne pour faire ce genre d'entretien. Ils nous ont dit aussi que certaines sociétés achètent des voies ferrées sans connaître le type d'acier qui a été utilisé pour les fabriquer. Êtes-vous au courant de tous ces problèmes?

M. McCarron: Oui. Cela fait partie du mythe qui circule en ce moment.

En Nouvelle-Écosse, nous acceptons les trains de Canadien National Truro. Nous faisons une inspection exhaustive et des échanges selon les besoins. Nous choisissons l'emplacement de nos détecteurs de boîtes chaudes en fonction de la population. Nous en avons quatre en Nouvelle-Écosse. Nous conservons et exploitons un atelier de réparation de wagons à Sydney, en Nouvelle-Écosse. Nous avons trois inspecteurs de wagons autorisés qui sont tous des anciens de chemins de fer de la catégorie 1. Le plus jeune d'entre eux a 17 ans de service. Ils ont tous respecté les exigences et réussi aux examens appropriés pour inspecter et faire des réparations.

Si notre détecteur de boîtes chaudes décèle de la surchauffe et si nous pouvons amener le wagon à l'atelier de réparation, nous le faisons. Nous achetons nos roues chez les mêmes fournisseurs que le CN et le CP. Les wagons réparés sont vérifiés et garantis comme ceux du CN. Ils sont remis en service et confiés à des personnes qualifiées.

Le sénateur Adams: Indique-t-on sur vos bons de commande le type de roulement que vous devez installer?

M. McCarron: Cela fait partie des exigences lorsqu'on change un ensemble de roues. Nous allons voir les propriétaires du wagon pour leur dire: «Votre roue est tombée en panne, et nous l'avons remplacée. Cela nous a coûté 2 200 \$. Veuillez nous rembourser.» Évidemment, ils ne nous remboursent pas sur la foi d'une conversation téléphonique, d'une fausse facture, ou de quelque chose de ce genre.

Nous sommes tous membres de l'AAR et nous devons respecter les normes minimales prévues dans les règlements de l'AAR, sinon nous nous exposons à des amendes considérables. C'est un exemple de l'autoréglementation de l'industrie.

Le sénateur Adams: Avez-vous des règlements relatifs à la charge utile des wagons plats et des wagons couverts? Quand j'ai posé cette question aux représentants du CN, il m'a semblé qu'ils ont eu un certain nombre d'accidents, qui étaient peut-être dus à la surcharge des wagons couverts ou des wagons plats.

M. McCarron: Il y a peu de surcharge. Je puis dire sans risque de me tromper que sur près de 26 000 wagons nous n'en avons eu que quatre qui étaient surchargés. Nous recevons un billet de pesée avant d'accepter des marchandises de la part de clients comme la Société de développement du Cap-Breton. Les wagons

always supplied with a weight. Each car is stencilled; you can tell what the load limit capacity is on each car. You can compare that to the billing associated with it. We can handle overloaded cars, but there are restrictions that are placed on how you do handle them, and at what speeds. This has not been a major problem.

Senator Adams: The Safety Board at CN reports accidents on their railway. Their reports have been distributed to ministers' offices, but often they do not hear back from them. We heard from people in Montreal that when there is an accident, and a report is generated, there are employees who do not know what happened, especially with dangerous goods.

You have a board of directors, but perhaps you do not have a Safety Board, as does CN. Do you worry about that?

Mr. McCarron: On each incident, say it was with respect to a dangerous commodity derailment, that report goes where?

Senator Adams: To the minister's office, and the minister seldom replies. That is what we heard in Montreal.

Mr. McCarron: I do not know what happens when it leaves here. The requirement in Nova Scotia is an immediate phone call. We respond to — I believe it is now called the Department of Transportation, Supply and Services. We report verbally to one of the senior policy advisors there. They, in turn, have hired Transport Canada out of Moncton, New Brunswick, the rail service group, to be our regulators. Regardless of the incident, the National Transportation Safety Board gets involved. Then we send a report off to our corporate headquarters. There are four reporting items there.

The Transportation Safety Board will make a determination as to whether they should be on the scene to investigate. Transport Canada will make the same determination. We have had them on the property for various incidents. The final report goes to these offices, and they make recommendations based on that report. The National Transportation Board publishes, monthly or quarterly, a fold-out of various incidents and the cause, effect and proactive stance that should be taken from each incident.

Senator Adams: CN has closed down quite a few of its shops. If a bearing breaks, they have to ship it a long way, either to Winnipeg or Vancouver, to have it repaired. Do you have a different set up?

Mr. McCarron: With CN being our primary supplier of cars, we do not get involved with their repair schedule, or where they are being repaired. We are only concerned that the cars they give us are in good order, and they are. We inspect them at interchange. Then, when they come on our property and we find that they do not quite meet our requirements, we will make the repairs on them. That is no different than CN, CP or one of the lines in the States would do to our cars. To put it in perspective, you do not

provenant de la correspondance à Truro sont toujours pesés. Chacun d'eux est marqué au pochoir, ce qui nous permet de connaître sa capacité limite. Ainsi, on peut comparer cette capacité au poids figurant sur le billet de pesée. Nous pouvons nous occuper des wagons surchargés, mais ils font l'objet de restrictions quant à leur manœuvre et à leur vitesse. Cela ne crée pas de problèmes majeurs.

Le sénateur Adams: Les services de sécurité du CN rapportent les accidents qui surviennent sur les lignes de cette société. Ces rapports sont distribués aux bureaux de ministres, mais souvent il n'y a pas de suite. Les gens de Montréal nous ont dit qu'en cas d'accident, lorsqu'on rédige un rapport, il y a des employés qui ne savent pas ce qui s'est passé, surtout en ce qui concerne les marchandises dangereuses.

Vous avez un conseil d'administration, mais vous n'avez peut-être pas une commission de sécurité comme le CN. Cela vous inquiète-t-il?

M. McCarron: En cas d'accident, disons un déraillement avec des marchandises dangereuses, où va le rapport?

Le sénateur Adams: Au bureau du ministre; et celui-ci ne répond pratiquement jamais. C'est ce que nous avons entendu à Montréal.

M. McCarron: Je ne sais pas ce qui se passe par la suite. En Nouvelle-Écosse, un accident doit être suivi d'un appel téléphonique immédiat. Nous relevons de ce qu'on appelle maintenant — je crois — le ministère des Transports, des Approvisionnements et des Services. Nous appelons immédiatement l'un des conseillers politiques principaux de ce ministère, qui a demandé au groupe des services ferroviaires de Transports Canada à Moncton, au Nouveau-Brunswick, de réglementer nos activités. Peu importe l'incident, le Bureau de la sécurité des transports intervient. Ensuite, nous envoyons un rapport au siège social de notre société. Le rapport comporte quatre volets.

Le Bureau de la sécurité des transports décide s'il doit se rendre sur les lieux pour enquêter. Transports Canada aussi. Ils sont venus chez nous pour divers incidents. Le rapport final est envoyé à ces bureaux, et ils se fondent sur ce rapport pour faire des recommandations. Le bureau publie, tous les mois ou tous les trimestres, un dépliant sur les divers incidents, leurs causes, leurs conséquences et les mesures de prévention que l'on aurait dû prendre dans chaque cas.

Le sénateur Adams: Le CN a fermé un certain nombre de ses ateliers. Si un roulement se casse, on doit l'envoyer loin, à Winnipeg ou à Vancouver, pour le faire réparer. Procédez-vous différemment?

M. McCarron: Étant donné que le CN est notre principal fournisseur de wagons, nous n'intervenons pas dans le calendrier des réparations, ni dans le choix de l'endroit où se font ces réparations. Nous veillons simplement à ce que les wagons qu'elle nous fournit sont en bon état, et ils le sont. Nous les inspectons à la correspondance. Ensuite, quand ils arrivent chez nous, si nous constatons qu'ils ne répondent pas tout à fait à nos exigences, nous les réparons. Nous procédons de la même façon que le CN,

buy a car so you can take it back into the shop every month to have it repaired. They want them to run for a year or two years.

The best example of that is the way in which they are buying locomotives. Everybody wants a bright, shiny, new 6,000 horsepower locomotive. However, when they cost \$3 million a pop, you do not want them in the shop every month, so they might go six or eight months without having to go into the shop. You are getting what you pay for.

Senator Adams: We want to find out why at CN they have a problem with accidents. You have been operating for approximately ten years now and have had only one accident.

Mr. McCarron: No. We have had six reportables. We have had our flat tires. It is safe to say that our reportables are caused more — perhaps 90 per cent — by human error than by an equipment problem. We train people to inspect and pick up these things. We buy electronic equipment, like hot box detectors, and we maintain them and keep them maintained to detect things such as heated bearings, wheel cracks, et cetera.

The Chairman: On page 8 of your brief, the third paragraph, you indicate that the repair and maintenance employees are trained and qualified to carry out repairs per the minimum standards for maintenance repairs. Is that your own operating manual or is that the Transportation Safety Board's standards?

Mr. McCarron: We have adopted the federal regulations there. At the sale of the property, we made a commitment that we would follow the federal regs because Nova Scotia did not have a Railway Act.

The Chairman: You suggested that you might try and be a cut above that. Have you been able to do that?

Mr. McCarron: Yes, sir.

The Chairman: With respect to safety down the road, and given the nature of the beast, you took over a fairly good roadbed from Truro to Sydney?

Mr. McCarron: I like to compare it to buying a second hand house. You have a lot of wallpaper to strip, paint to redo, and new carpets. It was in fair condition.

The Chairman: But you do not wallpaper and repaint tressels. How many tressels do you have between Truro and Sydney?

Mr. McCarron: I am at a loss to respond to that.

The Chairman: You have quite a number?

Mr. McCarron: We have quite a number. We have hired an outside consulting firm out of Toronto. We have set up a five-year plan on our bridges. They come in yearly, inspect all our bridges, and lay out a working plan for what has to be done now, and what has to be done in two years, three years and five years. Every year, we revise it.

le CP ou d'autres lignes américaines qui reçoivent nos wagons. À titre de comparaison, on n'achète pas une voiture afin de la ramener au garage chaque mois pour la faire réparer; on veut qu'elle roule pendant un ou deux ans.

Le meilleur exemple de ce phénomène réside dans la manière dont on achète les locomotives. Tout le monde veut une nouvelle locomotive brillante et étincelante de 6 000 chevaux. Cependant, étant donné qu'elle coûte 3 millions de dollars l'unité, on ne veut pas qu'elle se retrouve à l'atelier tous les mois, mais qu'elle roule pendant six ou huit mois sans problème. On en a pour son argent.

Le sénateur Adams: Nous voulons savoir pourquoi le CN a un problème d'accidents. Vous fonctionnez depuis 10 ans environ et vous n'avez eu qu'un accident.

M. McCarron: Non, nous en avons eu six à signaler. Nous avons eu notre lot de crevaisons. Il convient de dire que nos accidents susceptibles d'être signalés sont davantage causés — peut-être à 90 p. 100 — par des erreurs humaines que par des défauts techniques. Nous formons nos employés pour inspecter et détecter ce genre de choses. Nous achetons du matériel électronique, comme des détecteurs de coussinets échauffés et nous les entretenons constamment afin qu'ils puissent déceler des choses comme des coussinets de palier surchauffés, des roues fissurées, et cetera.

Le président: À la page 8 de votre mémoire, au troisième paragraphe, vous indiquez que les employés chargés de la réparation et de l'entretien sont formés et qualifiés pour respecter les normes minimales dans ces domaines. Se conforment-ils à votre propre manuel ou aux normes du Conseil de la sécurité des transports?

M. McCarron: Dans ce domaine, nous avons adopté les règlements fédéraux. Lors de la vente de la propriété, nous nous sommes engagés à les suivre parce que la Nouvelle-Écosse n'avait pas de loi sur les chemins de fer.

Le président: Vous avez laissé entendre que vous pourriez essayer de dépasser ces normes. Avez-vous réussi?

M. McCarron: Oui, monsieur le président.

Le président: En ce qui concerne la sécurité à long terme, et compte tenu de la nature du problème, vous avez pris en charge une plate-forme en assez bon état entre Truro et Sydney?

M. McCarron: Cela me fait penser à l'achat d'une maison usagée. Il y a beaucoup de papier peint à décoller, de peinture à refaire et de nouveaux tapis à installer. Ce n'était pas mal.

Le président: Mais l'on ne colle pas de papier peint sur des portiques et on ne les repeint pas. Combien y a-t-il de chevalets entre Truro et Sydney?

M. McCarron: Je ne saurais le dire.

Le président: Il y en a beaucoup?

M. McCarron: Oui. Nous avons embauché un bureau d'experts-conseils de Toronto. Nous avons établi un plan quinquennal pour la répartition de nos ponts. Chaque année, ils inspectent tous nos ponts et élaborent un plan de travail comportant des activités à réaliser immédiatement et dans deux ans, trois ans et cinq ans. Chaque année, nous le révisons.

The Chairman: Your revenues are healthy enough to sustain the funds you will need to make sure this happens?

Mr. McCarron: What we will do is, under our capital expenditures program, we will highlight one bridge, two bridges, whatever the case is, and put it in our capital program for the following years. We will do two this year in Nova Scotia.

The Chairman: You will do two?

Mr. McCarron: Two.

The Chairman: Big jobs?

Mr. McCarron: One of them, the Ottawa Brook one, will be quite an undertaking.

The Chairman: Must you shut the line down for a bit?

Mr. McCarron: We will work around, say, the weekends or something like that, when we get into the major work, but no, we will not cease operations. We only run two trains a day, so quite a bit of the rest of the day is left.

The Chairman: Just one other one question with respect to passengers, and the future.

Mr. McCarron: Our company line is that we are not a passenger-carrying business.

The Chairman: I know that.

Mr. McCarron: But we are into negotiations now with two different groups to run a service on our lines between Sydney and Truro.

The Chairman: Talk to us then, briefly, about the additional burden that that might place upon you with respect to passengers and safety?

Mr. McCarron: A whole different set of rules come into play when you are running passenger service equipment over your line. The inspections are more frequent, the elevations for your curves have to be a little tighter, your roadbed must be a lot stronger, ties that perhaps might last another year for freight will not accomplish what you want for passenger train service, et cetera. That means more of an investment and more inspection, scrutiny placed upon our rail line.

The Chairman: You are in the process of exploring that?

Mr. McCarron: We are, yes.

The Chairman: You have not taken the initiative?

Mr. McCarron: No, we are a freight service.

Senator Roberge: With the years of experience of operating trains, not only in your case but generally across North America and Europe, and all that, are there ways to measure metal fatigue? What would be the lifespan, say, of a wheel and a track?

Le président: Vos recettes sont-elles assez bonnes pour que vous puissiez disposer des fonds nécessaires pour financer ce genre d'initiatives?

M. McCarron: Dans le cadre de notre programme d'immobilisations, nous désignons un ou deux ponts, selon le cas, et nous y consacrons nos efforts pendant les années suivantes. Cette année, nous travaillerons sur deux ponts en Nouvelle-Écosse.

Le président: Deux ponts?

M. McCarron: Deux.

Le président: Cela représente beaucoup de travail?

M. McCarron: Pour l'un d'eux, celui d'Ottawa Brook, il y aura beaucoup de travail.

Le président: Êtes-vous obligés de fermer pendant quelque temps la ligne?

M. McCarron: Nous arriverons à l'éviter, en travaillant par exemple certaines fins de semaine, quand on arrivera aux plus gros travaux, mais non de façon générale, nous n'arrêtons pas la circulation des trains. Nous n'aurons que deux trains par jour, la voie est donc libre pour le reste de la journée.

Le président: J'aimerais poser une autre question concernant le transport des voyageurs, et l'avenir tel que vous le voyez.

M. McCarron: Nous ne sommes pas une entreprise de transport de voyageurs.

Le président: Je sais.

M. McCarron: Mais nous sommes maintenant en négociations avec deux entreprises différentes qui assureront ce genre de service sur nos voies entre Sydney et Truro.

Le président: Parlez-nous alors, rapidement, de ce que ce transport de voyageurs exigera en plus de vous, sur le plan de la sécurité?

M. McCarron: Le transport de voyageurs relève d'une réglementation tout à fait différente. Les inspections sont plus fréquentes, la dénivellation dans les virages est moindre, la plate-forme doit être plus solide, les traverses qui pourraient rester telles quelles une année de plus pour les marchandises devront alors être remplacées si l'on a des voyageurs, et cetera. Cela veut donc dire des frais supplémentaires, plus d'inspections, et notamment d'inspections des voies.

Le président: Vous allez donc vous pencher là-dessus?

M. McCarron: Oui.

Le président: Vous n'avez encore rien fait?

M. McCarron: Non, puisque jusqu'ici nous ne faisons que le transport des marchandises.

Le sénateur Roberge: Nous avons maintenant des années d'expérience dans le domaine ferroviaire, je ne parle pas seulement de votre cas mais de façon générale en Amérique du Nord et en Europe, et cetera., y a-t-il une façon de mesurer la fatigue du métal? Quelle est la durée de vie, par exemple, d'une roue ou d'un rail?

Mr. McCarron: I am not in a position to respond to that question for lack of knowledge, but there again, if you are running 100 freight trains a day between Toronto and Montreal, your track fatigue would be a lot more than if you are running one or two.

Senator Roberge: Sure, but that can be calculated.

Mr. McCarron: There must be a process in place to measure that.

Senator Roberge: I was just curious, because I missed any CN information on that point.

Mr. McCarron: I am sure there is such a process, because that would go into long-range planning for a company such as CN, CP.

Senator Bacon: Maybe you could enquire, and if there is any more information on that point, you might send it to the committee.

Mr. McCarron: On metal fatigue?

Senator Bacon: Yes. That could be interesting.

Mr. Bruce Carson, Senior Advisor to the committee: We have canvassed the rail industry fairly carefully. I think the only company we have not heard from is VIA Rail, and we will be hearing from them in Ottawa. We have heard from the unions, and we have heard from you and from CN and CP, and we continually get contradictory evidence with regard to safety. I will give you an example, and it is a small one.

When CN appeared before us in Montreal, they went to great lengths to explain to us how the belt pack, that people standing on the ground can use to move trains around, was a great innovation, and very helpful for safety. The unions come forward and tell us that it is not, and that having trains run without an engineer around the railroad yard creates real problems for safety. We are continually faced with this type of thing, and the best example, of course, is the Goderich-Exeter incident that you addressed this morning.

You have been fairly forthcoming with us this morning, so I have two questions for you: First, in your opinion, why are we running into this kind of contradictory evidence? Second, have you had any discussions with the unions involved in the Goderich-Exeter incident since they appeared before us in Montreal, in an attempt to resolve this kind of discrepancy in how you approach the same subject matter?

Mr. McCarron: Sorry, what was your first question again?

Mr. Carson: My question is whether you could perhaps explain to us why you think we keep getting this kind of contradictory evidence while dealing with the same subject matter

M. McCarron: Je ne suis pas en mesure de répondre de façon précise à cette question, mais il est clair que si vous faites passer 130 trains de marchandises par jour sur la ligne Toronto-Montréal, la fatigue de la voie sera infiniment plus importante que pour un ou deux trains.

Le sénateur Roberge: Certainement, mais on peut aussi le calculer.

M. McCarron: Oui, il doit y avoir une méthode de calcul.

Le sénateur Roberge: Je voulais poser la question, parce que je n'ai pas pu entendre ce que le CN avait à nous dire là-dessus.

M. McCarron: Je suis sûr qu'il y a une méthode de calcul, et des compagnies telles que le CN et le CP incluent ça dans leur planification à long terme.

Le sénateur Bacon: Vous pourriez peut-être vous renseigner et ensuite faire parvenir cette information au comité.

M. McCarron: Sur la fatigue du métal?

Le sénateur Bacon: Oui. Ça pourrait être intéressant.

M. Bruce Carson, conseiller principal du comité: Nous avons entendu de nombreux intervenants du secteur ferroviaire. La seule compagnie qui n'a pas encore comparu, c'est VIA Rail, qui doit d'ailleurs comparaître à Ottawa. Nous avons aussi entendu les syndicats, nous vous avons invités ainsi que le CN et le CP, et nous entendons toujours des témoignages contradictoires lorsque nous abordons la question de la sécurité. Je vais vous en donner un exemple, un parmi d'autres.

Lorsque les représentants du CN ont comparu à Montréal, ils ont passé beaucoup de temps à nous expliquer à quel point la commande portative qui peut être utilisée par des gens qui sont sur la voie, dans les gares de triage, était une innovation remarquable, très utile sur le plan de la sécurité. Les syndicats sont venus nous dire exactement le contraire, et selon eux il est dangereux de faire circuler des trains dans les gares de triage sans ingénieur à bord. Voilà exactement le genre de situation dans laquelle nous nous trouvons en permanence, avec l'exemple, bien sûr, de l'accident de la ligne Goderich-Exeter dont vous avez parlé ce matin.

Comme vous avez été très franc avec nous, j'aurais deux questions à vous adresser: d'abord, et à votre avis, pourquoi avons-nous toujours des témoignages contradictoires de ce type? Deuxièmement, avez-vous déjà discuté avec les syndicats qui sont concernés par l'accident de la ligne Goderich-Exeter, depuis que ceux-ci sont venus nous parler à Montréal, et avez-vous résolu ce genre d'écart qui persiste entre les points de vue, à propos d'une même question?

M. McCarron: Excusez-moi, voudriez-vous bien répéter votre première question?

M. Carson: Je voulais savoir comment vous expliquez ces témoignages contradictoires à propos des mêmes questions, témoignages qui varient en fonction des points de vue.

and trying to approach it from two different angles. Then second, have you had conversations to try and clear up what happened with regard to the testimony we heard in Montreal?

Mr. McCarron: The answer to your first question is job security, plain and simple, with fifty per cent of the people moving off of that function. Let us be realistic: When the person is on the ground, he is directing the locomotive engineer, he is his eyes and everything out there. If that gentleman — or lady — is on the ground with a belt pack, he — or she — is doing it all themselves. It must come down to job security, and the number of jobs that will be lost with the introduction of the belt packs.

The answer to your second question is no, I have not talked to the union representatives from the Goderich-Exeter Railway since that submission. I fully intend to do so the next time I am in Goderich. The Goderich-Exeter Railway now has an acting general chairman of its own. It is no longer administered from Nova Scotia. Next time I am in a Goderich, he and I will be having a face-to-face meeting.

The Chairman: We are pleased to have with us now the Irving Transportation Group, in the persons of Mr. Jack Walker, Sunbury Tmasport Limited, and Mr. Scott Smith of J.D. Irving, Limited. With them, we will have the chance to look at surface transportation, and the Irving Group have crept in where angels fear to tread. I am sure that when you have completed your submission to us today, we will be more enlightened and familiar with the difficulties that face modern road transportation.

Our concerns are, of course, the situation as it is today, but more important, where we might hope to be in terms of your field, highways, and other methods of control and safety, through to the year 2010. What must we do to get there, how do we get there safely, and how do we foresee what the requirements will be?

The purpose of this travelling Senate subcommittee is to attempt to identify problems relating to transportation safety. The second aspect of our work will be to present some solutions to those problems. We are trusting that you gentlemen will be able to help us in that regard.

Mr. Scott Smith, J.D. Irving Limited: We are representing today the over-the-road sector of the Irving Transportation Group, the group of companies that is made up of the Midland Transportation Group, RST Industries, and Sunbury Transport Limited. These companies are all based in the maritime provinces, but operate throughout Canada and the United States. Combined, we manage approximately 3,500 pieces of equipment with 1,050 power units, and employ approximately 1,850 road, terminal and office associates.

We appreciate this opportunity to present some of our views to you. We have purposely kept our comments to a few key issues, but would be pleased to respond to any questions that the committee may have.

Deuxièmement, avez-vous essayé de tirer au clair ce témoignage des syndicats que nous avons entendu à Montréal?

M. McCarron: La réponse à votre première question qui concerne la sécurité au travail est simple et claire, à savoir que 50 p. 100 des effectifs de cette fonction sont supprimés. Soyons réalistes: lorsque quelqu'un est au bord de la voie, il donne des indications de direction au mécanicien de la locomotive; il voit pour lui, il entend pour lui, et cetera. S'il a, ou si elle a, une commande portative, il, ou elle, fait tout le travail à partir de là. Il y a donc une question de sécurité du travail qui entre en jeu, et ensuite du nombre de postes qui vont être supprimés avec l'utilisation de ces commandes portatives.

La réponse à votre deuxième question est non, je n'ai pas parlé au syndicat représentant le Goderich-Exeter Railway depuis son témoignage. J'ai la ferme intention de le faire la prochaine fois que je serai à Goderich. Le Goderich-Exeter Railway a maintenant son propre président-directeur général. Il n'est donc plus sous la responsabilité de Nova Scotia. La prochaine fois que je serai à Goderich, nous aurons tous les deux une explication en tête-à-tête.

Le président: Nous sommes heureux de recevoir maintenant Irving Transportation Group, représenté par M. Jack Walker, de Sunbury Transport Limited, et de M. Scott Smith de J.D. Irving, Limited. Nous allons donc parler de transport de surface avec eux, et de ce que le groupe Irving a réussi là où même les anges n'osent pas s'aventurer. Lorsque vous aurez terminé votre exposé, nous connaissons certainement mieux les difficultés que connaissent les transports routiers de l'ère moderne.

Ce qui nous intéresse bien sûr c'est la situation telle qu'elle est aujourd'hui, mais surtout, ce à quoi nous pouvons nous attendre dans votre secteur d'ici l'an 2010, qu'il s'agisse d'autoroutes et des méthodes permettant d'assurer la sécurité et le contrôle des opérations. C'est-à-dire, que devons-nous faire pour assurer cette transition, et cela dans de bonnes conditions de sécurité, et que prévoyez-vous d'ici là?

Ce sous-comité sénatorial itinérant cherche à faire une liste des questions intéressant la sécurité des transports. Dans un deuxième temps, notre travail consistera à proposer des solutions aux problèmes qui se posent. Nous sommes certains, messieurs, que vous serez en mesure de nous aider.

M. Scott Smith, J.D. Irving Limited, Irving Transportation Group: Nous représentons aujourd'hui la division des transports routiers de Irving Transportation Group, lequel est composé de Midland Transportation Group, RST Industries, et Sunbury Transport Limited. Toutes ces compagnies sont installées dans les Maritimes, mais exercent leurs activités dans l'ensemble du Canada et des États-Unis. À nous tous nous représentons environ 3 500 camions et remorques, soit 1 050 blocs moteurs, et employons 1 800 employés sur la route, dans les terminaux et dans nos bureaux.

Nous sommes heureux de pouvoir témoigner devant le sous-comité. Nous avons à dessein limité notre exposé à un certain nombre de questions clés, mais nous nous ferons un plaisir de répondre à toute question du comité.

First, let me state clearly that we believe safety makes good business sense. It is a top priority in all of our businesses, and our performance will attest to that. We work on the philosophy of continuous improvement, and our approach to safety reflects that philosophy. Tomorrow we will be better than we are today. Our chief concern is with those who do not share that philosophy.

I would like to touch first on hours of service. Driver fatigue is a much debated topic. The impact of driver fatigue on accident statistics can only be evaluated accurately in the most extreme of circumstances. Our current hours of service regulations may well be outdated and not fully effective. Authorities in Canada and the United States continue to conduct extensive studies that suggest a different approach may be required to address the issue of driver fatigue.

With respect to carrier responsibility, carriers that employ drivers and brokers to transport their freight assume a major responsibility. The assumption is that if a truck driver is licenced, then he or she is qualified to perform the job safely. We believe this assumption is incorrect, and that carriers should be required to provide new hires with adequate training so that they may perform their jobs safely and efficiently.

In any system, in this case the transportation system, each party to the system must have certain responsibilities as well as accountabilities. Product loaded by the shipper implies responsibility that weight, securement and dimension regulations are met. Shippers should be accountable for loading trailers to all safety and securement standards. When shipping heavy cargo, shippers should have the means to ensure that axle and gross weights are not exceeded before the equipment leaves their facilities.

Generally, we believe the current laws are adequate. The major problem, and to us the most critical issue, relates to consistency of enforcement. There are two aspects to this: First, there is inconsistency from province to province and state to state. Carriers operating across the continent are challenged to keep abreast of the various standards in the various jurisdictions. With differing laws, it is unreasonable to expect consistency in the enforcement of truck safety laws. Although greater consistency of application is difficult, support groups such as the Commercial Vehicle Safety Alliance strive to improve uniformity of both laws and enforcement standards. Government regulators should also work with each other to improve consistency.

Second, within jurisdictions, there is inconsistency in the application of regulations. The trucking industry is very competitive. Deregulation has had the effect of maintaining — and in some cases reducing — the cost of transportation services.

Tout d'abord, permettez-moi de dire tout de suite que pour nous la sécurité va dans le sens d'une bonne gestion de nos affaires. C'est une priorité dans tout ce que nous faisons, et le bilan de notre activité l'atteste. Notre principe est celui de l'amélioration continuelle, et notre conception de la sécurité en témoigne. Demain, nous serons encore meilleurs qu'aujourd'hui. Et ceux qui ne partagent pas ce point de vue sont notre principal sujet d'inquiétude.

Je vais aborder en premier la question des horaires de travail. La fatigue du routier fait l'objet de beaucoup de débats. Pourtant, l'importance de ce facteur fatigue, lorsqu'on analyse les statistiques portant sur les accidents, ne peut être évaluée de façon juste que dans les cas et les circonstances les plus extrêmes. Il se pourrait donc fort bien que la réglementation de ces horaires de travail soit dépassée et peu efficace. Au Canada et aux États-Unis on continue à faire des études approfondies sur la question, selon lesquelles il serait peut-être nécessaire d'aborder ce sujet sous un angle différent.

Parlons de la responsabilité du transporteur. Le transporteur, qui emploie des chauffeurs et des services d'intermédiaires, pour le transport des marchandises, prend des risques énormes. On suppose en effet qu'un chauffeur qui a son permis est immédiatement capable de bien faire le travail. Nous sommes d'un avis différent, et pensons que les transporteurs devraient être tenus de donner une bonne formation aux chauffeurs fraîchement embauchés, pour qu'ils puissent effectivement faire le travail de façon efficace et conformément aux normes de sécurité.

Dans tout système, et il s'agit ici des transports, chaque partie a certaines responsabilités et certaines obligations. Lorsque l'expéditeur s'occupe du chargement, il doit veiller à ce que la réglementation concernant le poids, l'arrimage et les dimensions de la cargaison soit respectée. Les expéditeurs devraient être tenus de respecter les normes de sécurité et d'arrimage. Lorsque la cargaison est particulièrement lourde, l'expéditeur devrait avoir les moyens de veiller à ce que la charge par essieu et la charge globale sont réglementaires, et cela avant le départ du camion.

De façon générale, nous estimons suffisante la législation actuelle. Mais le problème le plus grave, et pour nous la question la plus critique, est celui de l'uniformité de son application. Il y a deux aspects à cette question: d'abord, il n'y a pas uniformité de province à province, ou d'État à État. Les transporteurs qui travaillent sur tout le continent nord-américain, ont la tâche difficile de devoir s'adapter à des normes qui varient d'une province ou d'un État à l'autre. Comme de toutes façons les lois sont différentes, on ne peut pas non plus s'attendre à ce que l'application des normes de sécurité routière se fasse uniformément. Il est difficile de parvenir à cette uniformité, pourtant certains organismes tels que la Commercial Vehicle Safety Alliance cherche à progresser dans ce domaine, aussi bien au niveau de la loi que des mesures d'application. Les instances réglementaires des différents États devraient collaborer pour améliorer cette uniformité.

Deuxièmement, l'on constate, à l'intérieur de chaque juridiction, un manque d'uniformité dans l'application de la réglementation. L'industrie des transports routiers est un secteur compétitif. La déréglementation a eu pour effet de maintenir —

Truckers compete for the same business, and margins are thin. For the trucking company that puts genuine effort into complying with regulations and improving its own safety standards, the cost is significant.

Safety is a team effort involving a large number of people. Safety department staff are charged with the responsibility of guiding and overseeing the quest for improving the safety track record and checking compliance with regulations internally. In addition, they are responsible for the development and implementation of driver and owner-operator training programs. There are also road units that check for compliance in the field. Planners match loads and power units, but only after due consideration is given to available driver hours, delivery time, et cetera. Fleet managers have a number of drivers and owner-operators under their responsibility. They monitor many factors with safety related issues such as truck speed, driver hours of service and incident follow-up, to name only a few.

When application of the safety standards is not uniform, the safe operator is disadvantaged relative to the operator who disregards safety regulations. This creates a condition whereby the safety-conscious driver who meets logbook requirements can travel fewer miles, and therefore earn less money than the driver who avoids logbook requirements. The same condition occurs for their respective companies when quoting on freight. The company that incurs the additional cost to allow for safe operation has greater difficulty in competing against the operators who do not place an emphasis on safety. Lack of uniform enforcement provides a disincentive for the safe operator to keep on being safe. We must have methods to encourage safe performance.

Safety is monitored primarily through roadside checks and carrier audits. With the number of inspectors in the field, it is difficult to effectively monitor all carriers. Government restraint precludes adding inspectors, and therefore ways must be found to accomplish more with less.

We are in an era when non-compliance with regulations should be penalized, and compliance rewarded and recognized. As stated earlier, lack of penalty for non-compliance creates a disincentive for carriers that comply. We would like to concentrate, however, on carriers that work at complying. We believe these carriers should be recognized and benefit from their efforts. If carriers that consistently receive high ratings in inspections and audits are bypassed in some roadside inspections, they receive benefit and recognition. This would allow inspection resources to concentrate on carriers that have not demonstrated a positive safety history. Perhaps there is a way to reduce paperwork or certain fees to the high-end carriers. Whatever is done, there is a need to encourage the safe operator to keep up and improve his safety standards.

dans certains cas de réduire — le coût des services de transport. Les camionneurs se disputent les mêmes contrats, et les marges sont maigres. Pour les compagnies qui font un effort réel pour respecter la réglementation et améliorer leurs normes de sécurité, les coûts sont importants.

La sécurité est un effort collectif, où plusieurs partenaires ont un rôle à jouer. Ainsi, les services ministériels chargés de la sécurité sont là pour guider et orienter les compagnies qui cherchent à s'améliorer, tout en s'assurant que la réglementation est observée. De plus, ils ont la responsabilité des programmes de formation des chauffeurs et voituriers-remorqueurs. Certains de ces services sont chargés de la vérification, sur la route, du respect du règlement. Dans les entreprises, les services de planification vérifient que le chargement correspond à la force du bloc moteur, mais uniquement après avoir pris en considération les questions d'heures de conduite, de délais de livraison, et cetera. Les responsables de la flotte ont un certain nombre de chauffeurs et voituriers-remorqueurs sous leur responsabilité. Ils s'occupent donc des différents aspects de la sécurité, tels que la vitesse du camion, les heures de service du chauffeur, et le suivi en cas d'accident, pour ne citer que quelques exemples.

Lorsque les normes de sécurité ne sont pas respectées de façon uniforme, le transporteur le plus scrupuleux est désavantagé par rapport à ceux qui le sont moins. Cela crée une situation où le chauffeur prudent, qui respecte les exigences du carnet de bord, franchira des distances plus courtes, et gagnera moins d'argent que le chauffeur qui se moque des consignes. La même situation se reproduit pour leurs compagnies, à propos de la déclaration de cargaison. La compagnie qui assume les coûts supplémentaires nécessaires au transport sécuritaire se retrouve en difficulté par rapport à ses concurrents qui n'y attachent pas la même importance. Le manque d'uniformité dans l'application de la réglementation est un dissuasif au respect des normes de sécurité. Nous devons donc trouver des méthodes qui encouragent un transport sécuritaire.

La surveillance en matière de sécurité se fait d'abord par les contrôles sur la route, et par les vérifications de l'entreprise de transport. Étant donné le nombre d'inspecteurs disponibles sur le terrain, il est en fait difficile de surveiller de façon efficace tous les transporteurs. Le programme d'austérité du gouvernement empêche que l'on nomme de nouveaux inspecteurs, il faut donc trouver de nouvelles façons de faire plus avec moins.

Nous sommes à une époque où le non-respect de la réglementation devrait être sanctionné, et son respect récompensé et reconnu. Comme je l'ai déjà dit, le fait que le non-respect ne soit pas sanctionné pénalise les transporteurs qui respectent la loi. Nous pensons qu'il faut cependant axer notre action sur les transporteurs qui respectent la réglementation. Nous estimons que ces transporteurs devraient donc être reconnus, et récompensés. Cela peut se faire en laissant passer plus rapidement les transporteurs qui ont de façon régulière été bien notés aux inspections et vérifications. Cela permettrait ensuite aux inspecteurs de se concentrer sur les transporteurs dont les inspections n'ont pas toujours été aussi satisfaisantes. On pourrait peut-être aussi, pour les transporteurs dont les services d'inspection sont le plus satisfaisant, réduire certaines charges

The Irving Transportation Group has implemented a drug and alcohol program. A brief discussion of the development and implementation process will help to underscore some of the points made earlier.

First of all, our program highlights our drive to continually improve our safety levels. We have spent \$300,000 in developing and implementing the program, and will spend approximately \$200,000 a year to accomplish the needed testing levels. We have completely updated our employee assistance program. Our emphasis is on prevention, treatment and rehabilitation, as we believe that a preventative approach is the best one. Although this is certainly the right thing to do, again, there is a cost which is currently estimated at a minimum of \$200,000 a year.

The next point in the drug and alcohol program relates to consistency, as was mentioned earlier; consistency across jurisdictions. A major concern is that the United States Department of Transportation requirements for alcohol and drug testing of commercial motor vehicle drivers have not been adopted in Canada. As a result, Canadian trucking companies that introduce alcohol and drug testing are subject to human rights challenges and labour grievances. We are very concerned that certain types of drug and alcohol testing, for instance random testing, will not withstand legal scrutiny in Canada. However, this type of testing is specifically required by U.S. DOT regulation. If random testing — or for that matter any other type of U.S. DOT sanctioned testing — is held to be illegal in Canada, Canadian trucking companies could have no choice but to stop doing business in the United States. Loss of this business would obviously have a dramatic effect on the Canadian trucking industry as a whole. We strongly believe that Transport Canada should introduce similar alcohol and drug testing legislation as that introduced by the U.S. DOT. Our on-the-road associates, we believe, would support such a move, based on results of a survey conducted in one of our companies which indicated in excess of 95-per-cent support.

This example demonstrates the effect of inconsistency of regulation across jurisdictions, as well as the cost associated with companies wanting to improve their safety performance. These costs are only the tip of the iceberg relative to the total cost of safety in organizations that commit to improving performance. It is critical that these additional costs not disadvantage organizations in the marketplace due to inconsistent enforcement.

In conclusion, the Irving Transportation Group is committed to ongoing improvement of our safety standards. Our actions support our words. There is no question that truck safety throughout the industry must continue to improve. Current laws and regulations may require modification to reflect new data or information, such

administratives et paperasseries. Quel que soit le mode d'action choisi, il faut absolument encourager le bon transporteur à continuer dans la même voie et même améliorer ses normes de sécurité.

Irving Transportation a un programme relatif à la consommation de drogues et d'alcool. Une description rapide de ce programme permettra de concrétiser certains des arguments que nous avons avancés au début de notre exposé.

Tout d'abord, ce programme montre à quel point nous sommes en permanence soucieux de nous améliorer en matière de sécurité. Nous avons dépensé 300 000 \$ pour l'élaboration et la mise en place des programmes, et dépenserons ensuite 200 000 \$ par an pour les vérifications et les analyses nécessaires. Nous avons complètement remis à jour notre programme d'aide aux employés. Nous mettons l'accent sur la prévention, le traitement et la réadaptation, estimant que la prévention est la meilleure des démarches. Bien que ce soit la bonne politique, là encore il y a un coût estimé à l'heure actuelle à au moins 200 000 \$ par an.

Mais là encore, pour les drogues et l'alcool, la question de l'uniformité, comme nous en avons déjà parlé, se pose; uniformité d'une juridiction à l'autre. Une de nos préoccupations essentielles tient au fait que la réglementation du ministère des Transports américain concernant les prélèvements et analyses imposés aux chauffeurs de véhicules n'a pas été adoptée au Canada. De ce fait, les compagnies canadiennes de transport routier qui imposent ce genre de vérification aux chauffeurs, font l'objet de contestations en vertu de la Charte des droits de la personne, et doivent répondre à des griefs. Certaines de ces analyses, notamment les tests faits au hasard, seront probablement déclarés illégaux au Canada. Or c'est précisément la méthode qui est exigée par la réglementation du ministère américain des Transports. Si ces tests faits au hasard — ou même tout autre test du ministère américain — sont déclarés illégaux au Canada, les entreprises canadiennes de camionnage pourraient fort bien ne plus pouvoir travailler aux États-Unis. Les conséquences, pour l'ensemble du secteur routier canadien, seraient catastrophiques. Nous pensons que Transports Canada doit proposer une législation sur ces tests, anti-alcool et anti-drogues, comparable à la législation américaine. À notre avis, nos partenaires de l'industrie du camionnage seraient favorables à ce genre de décision, si nous en croyons les résultats de l'enquête faite par l'une de nos compagnies et selon laquelle la réponse était à 95 p. 100 positive.

Cet exemple montre les effets possibles de cette absence d'uniformité dans la réglementation, et ce que cela coûte aux compagnies qui veulent améliorer leurs normes de sécurité. Ces coûts ne sont que la partie visible de l'iceberg, par rapport à l'ensemble du coût de la sécurité dans les entreprises qui cherchent absolument à s'améliorer. Il serait important que ces coûts supplémentaires ne finissent pas par défavoriser les entreprises en question, du fait d'une application incohérente de la réglementation.

En conclusion, Irving Transportation Group s'est engagé à améliorer de façon continue ses normes de sécurité. Et nos actes sont en accord avec nos propos. La sécurité routière doit effectivement continuer à s'améliorer, dans l'ensemble de ce secteur. Les lois et la réglementation actuelles pourraient être

as driver logs and alcohol and drug testing, but generally there is sufficient regulation in place to do the job. The missing ingredient, to our thinking, is consistent enforcement with penalties for non-compliance and recognition for a job well done. This must be the cornerstone of any successful program.

Mr. Jack Walker, General Manager, Sunbury Transport Limited: I certainly support everything that is in our brief, and the drug and alcohol question is one that is pretty near and dear to my heart. We started pre-employment testing in Sunbury in 1991. Basically, we went to the existing drivers who were driving for us at that time and said, "What do you think? Should we do it or not?" and, as our brief disclosed, 95 per cent said, "We do not want not to know who is behind the wheel, or what condition they are in, running alongside of us." Certainly, my opinion is that the drivers out there are pretty proud. They want to do a good job, but they want everybody else to do a good job, too.

Senator Bacon: I would say it is an issue that is dear to my heart, too. Wherever we go I ask the questions about that, but I think it is very commendable to see what you have been doing, and that the employees are totally in agreement with what you have started.

Mr. Walker: A practice in our company is that five members of senior management will interview every driver that we put on the road, be it a driver or an owner-operator. I know that I, personally, asked that question, "What do you think of this particular drug testing?" and I have never had anybody say, "I do not want it."

Senator Bacon: It is commendable, because we have not heard that. Wherever we went, people are always reluctant, because usually I ask the question, except for this morning. A representative of RailTex answered questions, and we never have answers. I really commend you for the program that you have already adopted in your company.

Mr. Smith: Generally the attitude is, "Well, we have nothing to hide, so what?"

Senator Bacon: That is what we thought.

Mr. Smith: The other thing that we do in our organization, all of our positions are safety sensitive — myself, Jack, everybody; we are all part of the program. It is not just this group or that group.

Mr. Walker: Whether it be the mechanics within our shop, the drivers, and certainly our senior management; all are part of it.

Senator Bacon: While the United States limits truck operators to driving no more than ten hours in one day, Canada permits up to 13 hours. In your opinion, do the increased hours of work pose a safety hazard for the Canadian trucking industry, and would standardized hours of work for the Canadian trucking industry result in an economic hardship for the transport sector?

modifiées, en fonction des dernières données et informations, qu'il s'agisse du livret de bord du chauffeur ou des tests antialcool ou antidrogue, mais de façon générale la réglementation en place est suffisante. Ce qui manque, à notre avis, c'est une application uniforme de sanctions en cas de non-respect, ainsi qu'un dispositif qui permettrait de récompenser le travail bien fait. Voilà la pierre angulaire de tout programme couronné de succès.

M. Jack Walker, directeur général, Sunbury Transport Limited, Irving Transportation Group: J'appuie tout ce qui est dans notre mémoire, et cette question des tests me tient particulièrement à coeur. Nous avons commencé chez nous un programme de prélèvements et analyses avant recrutement en 1991. Nous nous sommes adressés aux chauffeurs qui conduisaient pour nous à l'époque en leur demandant ce qu'ils en pensaient. Comme notre mémoire l'indique, 95 p. 100 d'entre eux ont répondu qu'ils voulaient savoir avec qui ils travaillaient, qui était au volant et dans quelles conditions. À mon avis les routiers sont des gens très fiers, ils veulent faire du bon travail, mais ils veulent aussi que les autres fassent du bon travail.

Le sénateur Bacon: Je dois dire que c'est également une question qui me tient à coeur. Où que nous soyons, je pose des questions là-dessus, et je dois vous féliciter pour ce que vous avez fait, et il est heureux que les employés soient également en accord avec vous là-dessus.

M. Walker: Ce que nous faisons chez nous, c'est que cinq cadres supérieurs interrogent chaque chauffeur auquel nous donnons du travail, qu'il s'agisse d'un chauffeur ou d'un voiturier-remorqueur. En ce qui me concerne, je pose la question: «Que pensez-vous de ce programme de tests antidrogue?», et je n'ai jamais vu personne s'y opposer.

Le sénateur Bacon: C'est digne d'éloges car c'est la première fois que nous entendons cela. En général je pose moi-même la question, sauf ce matin, et jusqu'ici on hésitait à nous répondre. Un représentant de RailTex a répondu à nos questions là-dessus, mais en général on ne nous répond pas. Je vous félicite du programme que vous avez donc d'ores et déjà mis en place dans votre entreprise.

M. Smith: En général la réaction est celle-ci: «Nous n'avons rien à cacher, allez-y.»

Le sénateur Bacon: C'est ce que nous pensions.

M. Smith: Chez nous tout le monde est sensible à la question de la sécurité — moi-même, Jack, tout le monde — nous sommes tous partie prenante à ce programme. Ça ne concerne pas seulement tel groupe ou tel groupe.

M. Walker: Qu'il s'agisse des mécaniciens de notre atelier, des chauffeurs, et bien sûr des cadres supérieurs, tout le monde est partie prenante à la défense de la sécurité.

Le sénateur Bacon: Aux États-Unis on interdit de conduire plus de dix heures par jour, alors qu'au Canada la limite est fixée à 13 heures. Est-ce qu'à votre avis cette différence représente un danger pour les routiers canadiens, et est-ce qu'une uniformisation du nombre d'heures au volant au Canada entraînerait des difficultés pour le secteur des transports?

Mr. Walker: My feeling on that point is that there is some confusion created by the 10-hour rule there and the 13-hour rule here, and drivers crossing the border must juggle those hourly difference. That is where the safety issue arises. It is not whether drivers work 13 hours or ten hours, in my opinion. If a carrier is not asking them to operate beyond the hourly limit, be it 10 hours or 13 hours, these fellows are not willing to take that risk, deep down. They want to get rested and they want to comply. My opinion is that they are trying to beat the rule at the border, heading south or heading north.

Senator Bacon: Are you saying that that is the main problem?

Mr. Walker: That is my opinion on it.

Mr. Smith: There are studies out, and more studies occurring, on fatigue, be it in the rail industry or in the trucking industry, and information is emerging from these studies that we probably did not previously have. That information must be evaluated in relation to any kind of regulations that affect hours of driving. I am not sure whether 10 or 13 hours is right; it is what has happened before those hours and after those hours, or even during those hours, that can have an effect. There is data that says that the highest-risk hours are in the wee hours of the morning. I think all of this information must be looked at in designing new regulations with respect to hours of service. To say a driver can only work eight hours, and from this time to this time, what you are doing is condemning that person to 16 hours — if it happens to be eight hours — in a six-by-six foot box, and he or she will go nuts. The only other option is to go into a truck stop and spend money which they do not have.

Somehow, regulations must be put together which create a condition whereby drivers do not feel that they must try and get around the driver logs; that if they are in a good condition, they can drive. I cannot tell you how that can be done. All I know is that to say if you have driven 10 hours or 13 hours therefore you are okay, but in the fourteenth hour you are not okay, is not valid. You could be unfit to drive after one hour, in certain cases.

Again, with respect to how all of that is packaged, I wish I could provide you with an answer. All I know is that the hard and fast rule will not be the answer; for example, drivers who put in their maximum number of hours and then are hit with the three-day layover rule. If that driver is 1,000 miles from home and must sit for three days while waiting to move, that does not make any sense. He or she will probably be more tired after three days in a parking lot than if they perhaps had a mandatory 24-hour rest, and then they can be told to go home, but that is the only direction in which they can go. What I am saying is that we must use some imagination in developing new regulations.

Senator Bacon: What kind of recommendation would you like the committee to make on that matter?

Mr. Smith: I do not have an answer to that. Nor do I know whether Mr. Walker does, either. In my opinion, the research that has been done must be studied, and recommendations evolved out

M. Walker: Je pense qu'il y a une certaine confusion à propos de ces 10 heures par opposition à 13 heures; et ça oblige les chauffeurs qui passent la frontière à quelques acrobaties. C'est là que la question de la sécurité se pose. Ce n'est pas tant de savoir si le chauffeur conduit 13 heures ou 10 heures. Si le transporteur ne lui demande pas de dépasser la limite, que ce soit 10 ou 13 heures, le chauffeur, au fond de lui-même n'a pas envie de prendre ce genre de risque. Il veut pouvoir se reposer, et il veut respecter la réglementation. À mon avis c'est à cause de la frontière qu'ils essaient de tourner le règlement, dans le sens nord-sud ou sud-nord.

Le sénateur Bacon: C'est là que vous voyez le problème?

M. Walker: C'est ce que j'en pense.

M. Smith: On fait des études, et de plus en plus d'études sur la fatigue, qu'il s'agisse du domaine ferroviaire ou routier et nous recueillons une information qui probablement nous manquait auparavant. Cette information doit être analysée en fonction des règlements sur le nombre d'heures de travail. Parler de 10 ou de 13 heures, n'est peut-être pas la solution; c'est ce qui se passe avant et après ces heures de travail ou même pendant ces heures de travail qui compte. D'après certaines statistiques les heures à risque sont les petites heures du matin. Toute cette information doit donc être utilisée lorsque l'on reverra la réglementation des heures de service. Dire qu'un chauffeur ne peut conduire que huit heures, et de telle à telle heure finit par le condamner à passer 16 heures dans une cabine de six pieds sur six, où il finit par devenir fou. L'autre solution pour lui c'est de s'arrêter dans un hôtel, ce dont il n'a pas les moyens.

La réglementation doit permettre de créer des conditions de travail telles que les routiers n'aient pas le sentiment qu'ils sont finalement contraints de falsifier le carnet de route; s'ils se sentent en forme, ils doivent pouvoir conduire et en décider. Ce n'est pas à moi de vous dire comment y parvenir. Mais dire que vous pouvez conduire 10 ou 13 heures, mais que subitement à la quatorzième heure ce n'est plus possible, ça n'a pas de sens. Dans certains cas, même une heure serait déjà trop.

Bien sûr j'aimerais pouvoir vous dire comment il faut présenter cette réglementation. Tout ce que je sais c'est qu'une règle absolument rigide ne résoudra pas le problème; il y a par exemple la règle qui force les chauffeurs qui ont fait leur maximum d'heures à prendre trois jours de repos. Un tel chauffeur qui se trouverait à 1 000 milles de chez lui, et qui est obligé d'attendre trois jours avant de rentrer, se retrouve dans une situation absurde. Ledit chauffeur sera sans doute plus fatigué après trois jours passés dans un stationnement, que s'il n'avait eu que 24 heures de repos obligatoire pour pouvoir ensuite rentrer à la maison, avec effectivement l'obligation de rentrer. Ce que je dis c'est que nous devons faire preuve d'imagination lorsqu'on rédige ces règlements.

Le sénateur Bacon: Quel genre de recommandation proposeriez-vous au comité?

M. Smith: Je n'ai pas de réponse à cela. Je ne sais pas non plus si M. Walker peut répondre. À mon avis, les études et recherches doivent être examinées, et à partir de cela on peut faire des

of that. I am not a knowledgeable person in that area of expertise and I cannot give you an answer.

Senator Roberge: Have the studies not been finalized, or are there still studies to be done, more analysis to be done in order to arrive at a consensus?

Mr. Walker: The Canadian Trucking Association is putting a great deal of effort into that right now. They have been to Australia, where they seem to have a totally opposite way of working; where they regulate sleep, apparently. I do not understand quite what is entailed in that just yet, but certainly, taking what are known quantities, and I would say involving some senior drivers who have been out on the road, and coming up with a consensus that is acceptable to the North American market, I do not think it will look as it does right now. I would suggest that these people — the drivers — can regulate themselves and decide when they are tired and when they are not, and document it in the way they are doing it. Right now, if you were to inspect a logbook at random, I would suggest that a large percentage of the entries written there you might not want to believe.

To me, it is rather what will work for the driver who is out there, behind the steering-wheel, who is 1,000 miles away from home, and caught up with having to wait two days or three days to get his log hours intact again to run. Certainly, within 24 hours they are pretty well rested. After all, we all drive cars and on occasion have driven them non-stop for 15 hours. As a driver, you know you must go to sleep at that point. Eight to ten hours later, you are ready to go again.

Perhaps a driver will have 70 hours' driving in 8 days. I do not know whether that catches a lot of them, because they drop off a day and catch a day, but they cannot gather together enough hours even to get home. That is pretty important to these people, and I can tell you that it is getting to be a bigger issue with every day that passes, and the different types of drivers who handle these vehicles. Quite frankly, they are very responsible people, going in.

The Chairman: What kind of a run presents the greatest challenge to your driver? Is it a run from here to Mexico for tomatoes, or is it a run down to Boston with Christmas trees? Is it the really long hauls that are presenting the logbook problem, or is it the marginal runs, such as, say, Halifax to Ottawa, or Halifax to Montreal?

Mr. Walker: It is easier to get your logbook hours on a long haul in line, if that is what you care to do, because you are not stopped unloading or reloading, or caught with paperwork. You are checking your vehicle, taking your rest, and then you are on the road again. Where they get caught is when they are loading and unloading very frequently, and they become short of hours. They could get tied up in traffic in big cities — New York City is a prime one. They could take three to four hours just to get out of that city, having travelled no distance at all, and basically picked up no money, because most are paid by the mile.

Senator Bacon: When you mention the logbook, is it like a black box on planes or is it the driver writing his own agenda?

recommandations. Je ne suis pas un spécialiste de ce domaine, je ne peux pas vous répondre.

Le sénateur Roberge: A-t-on fini toutes les études, ou y a-t-il encore des analyses à faire avant qu'on puisse parvenir à un consensus?

M. Walker: L'Association canadienne du camionnage y travaille. Elle s'est rendue en Australie, où l'on semble travailler de façon complètement différente; on réglemente même les heures de sommeil, apparemment. Je ne sais pas comment on parviendra à un consensus, mais en se servant de ce qu'on connaît déjà, et en associant à la discussion des routiers chevronnés, on parviendra à un consensus acceptable pour tout le marché nord-américain, et les choses seront certainement différentes de ce qu'elles sont maintenant. Je pense que les routiers peuvent s'autodiscipliner, et décider s'ils sont fatigués ou non, et inscrire cela comme ils le font déjà maintenant. En ce moment, si vous prenez n'importe lequel des carnets de route, vous verrez des inscriptions que vous aurez peine à croire.

À mon avis, la bonne solution, c'est celle qui convient au chauffeur qui se retrouve derrière son volant, à 1 000 milles de chez lui, et qui doit attendre deux ou trois jours avant de pouvoir reprendre le volant. Je pense qu'ils sont tout à fait rétablis en 24 heures. Nous sommes tous conducteurs de voiture, et il nous est arrivé de conduire 15 heures d'affilée. Vous savez très bien à ce moment-là que vous avez besoin de sommeil. Mais huit ou 10 heures plus tard, vous êtes prêts à prendre le volant.

Dans certains cas le chauffeur conduit 70 heures pendant huit jours. Je ne sais pas si c'est la majorité, certains d'entre eux prennent un jour, rattrapent un jour, mais ils n'arrivent pas à avoir suffisamment d'heures libres pour rentrer chez eux. Pour eux c'est très important, et je peux vous dire que ça le devient un peu plus chaque jour, pour tous ces chauffeurs différents qui conduisent ces camions. Je peux vous dire que ce sont des gens très responsables.

Le président: Qu'est-ce qui présente le plus de difficulté pour vos chauffeurs? Est-ce de rapporter des tomates du Mexique, ou d'aller livrer des arbres de Noël à Boston? Du point de vue du carnet de route est-ce que ce sont les longs trajets, ou au contraire les petites courses Halifax-Ottawa, ou Halifax-Montréal, qui font problème?

M. Walker: Il est plus facile de faire son total d'heures sur un long trajet, et c'est ce que vous voulez faire, parce que vous n'avez pas à vous arrêter pour le chargement et le déchargement, ni à remplir beaucoup de formulaires. Vous faites vérifier le véhicule, vous prenez vos heures de repos, et vous reprenez la route. Le problème se pose lorsqu'il y a des arrêts fréquents pour charger et décharger, et le chauffeur n'a pas son total d'heures. Dans les grandes villes il y a aussi les encombrements, New York est un bon exemple. Quelquefois il faut trois à quatre heures pour simplement sortir de la ville, la distance parcourue est minime, et comme la plupart du temps on est payé au kilométrage on ne fait pas beaucoup d'argent.

Le sénateur Bacon: Vous avez mentionné le carnet de route; s'agit-il d'une boîte noire, comme sur les avions, ou bien le camionneur doit-il remplir son propre carnet?

Mr. Walker: The driver has a book that he must fill out for lines — and I am going from memory here, because I have not filled one out — you have off-duty and on-duty status, driving on-duty, not driving. They must draw lines filling in the hours, identifying where they are, identifying the mileage of the truck, every change of duty status. I will tell you quite frankly, we spend half a day training people on logbooks; people who have 20 years' experience, because they do not know the regulations. Up to that point, they have been self-taught, and that is what we are dealing with out there. A big issue.

The young people who attend these schools and whatnot are not familiar with logbooks. Until they get out and practice it, and get some counselling and coaching to make all of that work, they do not know where they can pick up 15 minutes on the logbook, or half an hour, that they legitimately do not have to charge themselves with driving. Then they come up against a DOT inspector, and he fills out a toll ticket and the driver is off an hour on his timing that he has put on there, and then there is a real issue, because in their determination he falsified a log. Some of them are legitimate.

The Chairman: I have heard — and for the moment I have forgotten just where — the very interesting story of one major company calling all the drivers in over a period of time, and the manager himself coming to the point and trying to explain how to deal with the logbook situation, and realizing that he himself did not know. There were so many imaginative ways of interpreting the rules. I see another witness behind us nodding his head in agreement, because this happens in other modes of transport, and it is terribly serious. How do we cope with the U.S.-Mexico, Mexico-Canada bilateral trucking, if we still have not managed to deal with a trip from Halifax to Montreal?

Mr. Walker: It is a question of education. As a driver, not only must he check his vehicle and know how the system works, as far as circle checks and documentation and mechanics, but he also has the handling of hazardous material now that he must learn, all of the codes and the procedures that must happen. Then he has to know about the logbook, and then the driving regulations, and he must also have a good knowledge of the vehicle specifications, in order to operate between jurisdictions.

The Chairman: Referring to those long, articulated tractor trailers that we are seeing more and more often on our highways — and it seems to me that they are getting longer and longer; we are now seeing up to three trailers, particularly in the western provinces where, given the long, straight roads, that configuration might be somewhat feasible, but to be going in and out of, say, Bear River, in my opinion a driver would not want to be lugging three trailers behind his cab. Would the number of trailers make a difference to a driver's hours? In other words, should a person driving a large vehicle like that drive the same number of hours, or should it be a lesser number? Would there be any economic advantage, say, instead of a person driving 14, 15

M. Walker: Le conducteur a un livre de bord qu'il doit remplir à la bonne ligne. Je cite de mémoire, parce que je n'en ai jamais rempli mais il y a les lignes en service et hors service, selon qu'il est au volant ou non. Le camionneur doit indiquer le nombre d'heures, préciser où il se trouve, le kilométrage du camion, chaque fois qu'il amorce un nouveau quart de travail. Je vous le dis bien franchement, nous consacrons une demi-journée à la formation relative au carnet de route; même des gens qui ont 20 ans d'expérience, parce qu'ils ne connaissent pas le règlement. Jusqu'à maintenant, ils ont toujours appris le métier eux-mêmes, et c'est donc un gros problème.

Les jeunes qui sortent des écoles ne connaissent pas le carnet de route. Jusqu'à ce qu'ils aient l'occasion de le remplir eux-mêmes et d'obtenir l'aide et les conseils des leurs collègues pour comprendre comment ça marche, ils ne savent pas comment trouver 15 minutes ou une demi-heure pour remplir ce carnet de route sans prétendre avoir été au volant. C'est alors qu'ils rencontrent un inspecteur du MOT qui leur donne une contravention et le camionneur se voit enlever une heure et ça devient un véritable problème parce qu'aux yeux de l'inspecteur, il a falsifié le carnet. Parfois, c'était des heures de conduite légitimes.

Le président: J'ai entendu raconter — je n'arrive plus à me rappeler où — l'histoire très intéressante d'une grande compagnie qui a convoqué tous ses camionneurs et le gestionnaire lui-même s'est mis en frais d'expliquer comment remplir un carnet de route, pour se rendre compte que lui-même n'en savait rien. Il y a tellement de façons d'interpréter les règles, en faisant preuve d'imagination. Je vois un autre témoin derrière nous qui hoche la tête en signe d'assentiment, parce que cela arrive aussi dans d'autres modes de transport et c'est très grave. Comment organiser le camionnage bilatéral États-Unis-Mexique ou Mexique-Canada, si nous ne réussissons toujours pas à organiser un voyage de Halifax à Montréal?

M. Walker: C'est une question d'éducation. Le camionneur doit vérifier son véhicule et savoir comment le système fonctionne, sur le plan de la mécanique et de la documentation, mais en plus, il doit maintenant apprendre la procédure dans le cas des marchandises dangereuses, tous les codes et la procédure à suivre. Par-dessus tout cela, il doit savoir comment remplir le carnet de route et connaître les règles relatives à la conduite et il doit aussi avoir une bonne connaissance des caractéristiques techniques de son véhicule, afin de passer sans encombres d'un territoire à l'autre.

Le président: Au sujet de ces camions remorques articulés et très longs qu'on voit de plus en plus sur nos routes... il me semble d'ailleurs qu'ils deviennent de plus en plus longs; on voit parfois jusqu'à trois remorques, surtout dans les provinces de l'Ouest où, étant donné les longues lignes droites, cette configuration peut être faisable, mais à mon avis, pour circuler dans un endroit comme disons Bear River, il n'est pas recommandé de tirer trois remorques derrière son camion. Le nombre de remorques fait-il une différence quant au nombre d'heures de conduite? Autrement dit, le chauffeur qui conduit l'un de ces trains routiers doit-il conduire le même nombre d'heures, ou bien ces heures sont-elles réduites. Serait-il financièrement intéressant pour un camionneur,

hours a day and cheating, if he is carrying that extra tonnage or whatever, that he could make up the revenue he would otherwise lose by only driving 10, 12 hours? Is that a factor in the equation?

Mr. Walker: I do not believe so. With respect to the heavier vehicles, we operate a fair number of those, in fact about probably 25 to 30 B-train equipment that gross 137,000 pounds on the road, and quite frankly the drivers like that type of vehicle. It is, in their opinion, easier to manoeuvre around city streets and has better braking capacities. We do control the road speed pretty much on that type of vehicle. Sixty miles an hour is tops, and we govern them at that. However, once we get them accustomed to that, they do not want to drive any faster. They know when they are tired, and they want to get out of that vehicle.

I am personally a supporter of B-trains: it is just one fine piece of equipment, and very safe, in my opinion. The drivers who operate them respect that they have more weight, and are bigger on the road.

The Chairman: I drive from Halifax to Ottawa and back on a regular basis, and that has been going on over a period of many years. I could write a book on what I have witnessed on the road. One of the things that is so obvious, and that I am very concerned about, is the attitudinal difference. I must say that I do not think it has anything to do with the number of hours the drivers are driving. It must depend on the company with whom they are trading. I would say that the drivers with Day and Ross, and you fellows, and Kingsway and the Cabana Group, you larger players in this field, your drivers are generally courteous. They are not racing one another down the highway. It is not uncommon to get caught in a race between two trucks — and when I say that, I mean “caught.” The only thing you can do in those circumstances is slow down, and let them get a quarter of a mile ahead of you. There is always the fear that one of them will make a mistake, and you will all be killed. The question of logbooks is very important, but there are other things that go with it.

Senator Bacon: I forgot to ask if there have been any legal challenges to your drug testing program.

Mr. Walker: Not as of yet, from my perspective.

Mr. Smith: However, we assume they are coming, unless you can help us.

Senator Roberge: I have question with respect to the weight carried in these trucks. For example, you were talking about 137,000 pounds, and in the United States, the regulation is 80,000 pounds. Of course, with that weight difference, and with our winters, compounds the effect and the damage to the roads in Canada and to the bridges, and what have you. However, if the Canadian weight level were to drop to the equivalent of the U.S. weight level, of course there would be a substantial economic impact on you carriers, but also a substantial reduction in costs of road repairs for the Canadian taxpayer. Do you have any comments you want to make on that?

Mr. Walker: One comment I will make comes right to mind. Your 80,000 pound vehicle has so much weight per tire on the

au lieu de conduire 14 ou 15 heures par jour et de tricher, s'il conduit un camion extra lourd ou long, de gagner le même revenu en conduisant 10 ou 12 heures? Est-ce un facteur dans l'équation?

M. Walker: Je ne le crois pas. Au sujet des véhicules lourds, nous en avons un bon nombre, en fait, de 25 à 30 trains routiers d'un poids brut de 137 000 livres et je dois dire bien franchement que les camionneurs aiment bien les véhicules de ce genre. À leur avis, c'est plus facile à manoeuvrer en circulation urbaine et les freins sont meilleurs. Nous réglementons rigoureusement la vitesse pour ce type de véhicules. Soixante milles à l'heure, c'est le maximum et nous l'appliquons sévèrement. Toutefois, une fois qu'on habitue les conducteurs à ce régime, ils ne veulent plus conduire plus vite. Ils s'en rendent compte quand ils sont fatigués et ils veulent alors aller se coucher.

Personnellement, je suis partisan des trains routiers: c'est de l'excellent matériel et, à mon avis, c'est très sûr. Les camionneurs qui les conduisent savent que leur véhicule est plus gros et plus lourd et ils agissent en conséquence.

Le président: Je conduis régulièrement de Halifax à Ottawa et retour, depuis bon nombre d'années. Je pourrais écrire un livre sur ce que j'ai vu sur la route. Il y a une chose qui est évidente et qui m'inquiète beaucoup, c'est le problème d'attitude. Je dois dire qu'à mon avis, cela n'a rien à voir avec le nombre d'heures de conduite. Cela doit dépendre des compagnies. Je dirais que les camionneurs qui travaillent chez Day and Ross et chez vous et aussi Kingsway et le Groupe Cabana, enfin les grandes compagnies, vos conducteurs sont généralement courtois. Ils n'essayent pas de se dépasser sur la route. Il n'est pas rare d'être pris dans une course entre deux camions... et quand je dis «pris», je veux dire littéralement pris. La seule chose à faire en pareil cas, c'est de ralentir et de les laisser prendre un quart de mille d'avance. On craint toujours que l'un des deux ne commette une erreur qui n'ait des conséquences fatales pour tous. La question du carnet de route est très importante, mais il y a aussi d'autres éléments.

Le sénateur Bacon: J'ai oublié de demander s'il y a eu des contestations judiciaires relativement à votre programme de dépistage des drogues.

M. Walker: Pas encore, pas à ma connaissance.

M. Smith: Nous supposons toutefois que cela va venir, à moins que vous nous veniez en aide.

Le sénateur Roberge: J'ai une question au sujet du poids des camions. Vous avez donné l'exemple du train routier de 137 000 livres; aux États-Unis, le poids maximal fixé par règlement est de 80 000 livres. Bien sûr, ce poids supplémentaire est aggravé par nos hivers, et les routes, les ponts, et cetera., au Canada se dégradent d'autant plus rapidement. Mais si le poids permis au Canada s'alignait sur la règle américaine, il y aurait bien sûr une incidence économique importante sur vos transporteurs, mais aussi une importante réduction du coût des réparations des routes pour le contribuable canadien. Avez-vous des commentaires à faire là-dessus?

M. Walker: Il y a une réflexion qui me vient tout de suite à l'esprit. Le camion de 80 000 livres dont vous parlez a un certain

pavement, but the thing I like about the B-trains, is that it has the same weight per tire on the road.

Senator Roberge: The same weight as in the United States, you mean?

Mr. Walker: Right.

Senator Roberge: Because of the stretch?

Mr. Walker: Yes, because of the stretch, and the equal distribution that that equipment is able to provide. The tri-axle piece of equipment that is in common use on our highways is the one that is causing the problem, because it is about a thousand pounds of tire more. That is, in rough numbers.

Senator Roberge: That is interesting. Already there has been a number of discussions between the federal and provincial Ministers of Transport in relation to standardization. However, those talks have not yet gone far enough; there are still many areas that lack uniformity. I do not know why it is taking so long, but should the federal government, in your view, impose uniformity in standards?

Mr. Walker: I have sat in on some of those very discussions, and I believe that there are some attitudes assumed, and that some of the participants do not want to give or take, or arrive at a consensus. In other words, someone needs to be a winner coming out of those meetings. If I were to comment on that situation, certainly there would be a definite benefit in having an individual appointed thereto as a mediator to cause some form of agreement to be arrived at before the participants left the room.

Senator Roberge: What you are saying, basically, is that it is a political situation?

Mr. Walker: Exactly, next province.

Senator Roberge: Another thing that you talked about is enforcement, and you said that the penalization on enforcement is not adequate, or is not standardized; that there is no uniformity. Is there not a law which stipulates what the enforcements are, and should that not be followed?

Mr. Walker: Again, each province has basically set differing formulas across Canada. Then there are the U.S. regulations, and drug and alcohol testing is part of the DOT inspection routine down there, as well as your accidents per million miles based on a standard. I just went through a recent DOT audit in New Brunswick, and I am quite pleased to say that our results were satisfactory on that audit. However, two items which are not considered during that inspection or audit are drugs and alcohol testing, and accidents per million miles.

When you have an audit or inspection under the auspices of the U.S. inspectors and regulations, they go through similar checks: your driver hiring procedures and files, your maintenance procedures and files, your discipline procedures as far as dealing with issues with drivers, and your records on maintenance on all your vehicles, and then your flying record is similar to your drivers' licences. You use demerit points on your driver's licence for various items, I believe it is 157 items, plus that which a carrier loses based on the inspection or fine that is levied against

poids par pneu, mais ce que j'aime au sujet des trains routiers, c'est qu'ils ont exactement le même poids par pneu sur le pavé.

Le sénateur Roberge: Vous voulez dire le même poids aux États-Unis?

M. Walker: C'est cela.

Le sénateur Roberge: Parce qu'ils sont plus longs?

M. Walker: Oui, plus longs et aussi parce que ce genre de véhicule peut mieux répartir le poids. Ce sont les camions à trois essieux qui sont courant sur nos routes, qui causent le problème, parce que dans leur cas, il y a mille livres de plus par pneu. Je veux dire en chiffres ronds.

Le sénateur Roberge: Voilà qui est intéressant. Il y a déjà eu des discussions entre les ministres fédéral et provinciaux des transports au sujet de la normalisation. Ces pourparlers ne sont toutefois pas allés assez loin; il n'y a toujours pas d'uniformité dans bien des secteurs. J'ignore pourquoi cela prend tellement de temps, mais à votre avis, le gouvernement fédéral devrait-il imposer des normes uniformes?

M. Walker: J'ai participé à certaines de ces discussions et je crois que c'est un problème d'attitude, que certains participants ne veulent pas faire de compromis pour dégager un consensus. Autrement dit, l'attitude est que quelqu'un doit sortir gagnant. À mon avis, il serait certainement très avantageux de nommer un médiateur qui serait chargé d'inciter les participants à s'entendre avant de quitter la pièce.

Le sénateur Roberge: Ce que vous dites, en fait, c'est que c'est un problème politique?

M. Walker: Exactement, la province d'à côté.

Le sénateur Roberge: Vous avez aussi parlé de l'application de la loi et vous avez dit que les peines ne sont pas assez sévères ou ne sont pas uniformes. Y a-t-il une loi qui stipule quelles sanctions sont applicables et cette loi ne devrait-elle pas être respectée?

M. Walker: Encore une fois, chaque province a une formule différente d'un bout à l'autre du Canada. Et puis il y a le règlement des États-Unis et le test de dépistage de l'alcool et des drogues fait partie là-bas de l'inspection courante du ministère des Transports, ainsi que le nombre d'accidents par millions de milles qui est fondé sur une norme. Je viens de subir une vérification du ministère des Transports du Nouveau-Brunswick et j'ai le plaisir de dire que nos résultats ont été satisfaisants. Toutefois, deux points n'ont pas été pris en compte dans cette inspection ou vérification, nommément les tests de dépistage de l'alcool et des drogues et le nombre d'accidents par millions de milles.

Aux États-Unis, quand il y a une vérification ou une inspection, ils font des vérifications semblables: les procédures et dossiers pour l'embauche des conducteurs, la procédure et les dossiers pour l'entretien des camions, la procédure disciplinaire pour régler les différends avec les conducteurs et les dossiers d'entretien pour tous les véhicules et le dossier d'une compagnie est semblable au permis de conduire. On applique des points d'inaptitude pour diverses fautes de conduite, je crois qu'il y a 157 catégories, plus les points qu'un transporteur perd à cause de l'inspection ou

the driver or the equipment. In addition, it renews itself every two years. January 1996 will drop off in January 1998. That is a serious concern with many carriers right now, in that it is mounting up.

In our case, one that is disturbing to me is that we have had overweight fines levied on us from that inspection, and we have since adjusted that. But once they get that on your record — and it must be 2,000 kilograms or more, which means that we were substantially overweight on an axle or a gross. Believe me, that has been fixed. That is the source of the demerit points which causes your safety record to be satisfactory or not satisfactory. Speeding tickets, falsified logbook, et cetera — they are at different point levels. However, there is a difference between the Ontario method and that of New Brunswick as far as how that calculation is done.

Mr. Smith: The other concern we have in relation to that type of inspection is that we are not sure whether or not any consequences are associated with non-compliance for the carriers who do not comply with that inspection. We do not have a problem with the inspections, and so on and so forth, but we feel there should be a level playing field. If we are doing our job, that is great, but if somebody else is not doing their job, or we are not, then there should be consequences associated with that.

Senator Roberge: Probably the most important element is that uniformity within the country, which affects all of the components of safety and of enforcement, and all those other things.

Mr. Smith: Within the country, and within jurisdictions.

Mr. Walker: There are consequences if a U.S. DOT inspector comes up and does an audit on you, believe me.

Senator Roberge: I wish to go back just very briefly on the log. Is there not some mechanized system which exists whereby the individual does not need to write down what happens in a log over the day, and so forth, something like the black box in an airline? Is there anything of that nature that exists or is used in the trucking industry in the world?

Mr. Walker: The answer is yes, simply because of the lack of ability for every vehicle to have that transporter, if you will, to record that information.

Senator Roberge: What do you mean "lack of ability"? Do you mean because they cannot afford it?

Mr. Walker: They cannot afford it, and how does the reader of such data determine whether the driver was in the truck, or not in the truck, or whether the truck was sitting idling, or even which driver was in the truck. The accuracy of the collection of that data has not been acceptable according to the standards of DOT at this point.

l'amende infligée à un conducteur ou à l'égard d'un camion. En plus, tout cela se renouvelle tous les deux ans. Les points perdus en janvier 1996 sont rétablis en janvier 1998. Beaucoup de transporteurs sont très inquiets à l'heure actuelle, car cela augmente vite.

Dans notre cas, une chose me tracasse: à la suite de cette inspection, on nous a imposé des amendes pour excès de poids et nous avons depuis apporté des rajustements nécessaires. Mais une fois que c'est inscrit au dossier... et il faut que ce soit 2 000 kilos ou plus, ce qui veut dire qu'il y avait excès de poids considérable par essieu ou par camion. Croyez-moi, ce problème a été réglé. C'est la source des points d'inaptitude qui fait que le bilan de sécurité est satisfaisant ou insatisfaisant. Les contraventions pour excès de vitesse, la falsification du carnet de route, et cetera, tout cela est à un niveau de points différent. Toutefois, il y a une différence entre la méthode de l'Ontario et celle du Nouveau-Brunswick quant au calcul de ces points.

M. Smith: Nous avons une autre préoccupation relativement à ce type d'inspection, à savoir que nous ne savons pas trop si les transporteurs subissent des conséquences quelconques s'ils ne se conforment pas à l'inspection. Nous n'avons pas d'objections à ce qu'il y ait des inspections, mais nous estimons que les règles doivent être égales pour tous. Si nous faisons notre travail, très bien, mais si quelqu'un d'autre ne fait pas son travail, ou si c'est nous qui sommes fautifs, alors il devrait y avoir des conséquences.

Le sénateur Roberge: L'élément qui est probablement le plus important, c'est l'uniformité dans l'ensemble du pays, car cela met en cause tous les éléments de la sécurité, de l'application de la loi, et cetera.

M. Smith: Dans l'ensemble du pays et à l'intérieur des provinces.

M. Walker: Il y a des conséquences si un inspecteur du département des transports des États-Unis décide d'aller vérifier vos activités, croyez-moi.

Le sénateur Roberge: Je voudrais revenir brièvement au carnet de route. N'y a-t-il pas un quelconque système automatisé qui éviterait au conducteur d'avoir à noter par écrit tout ce qui se passe pendant la journée, quelque chose comme la boîte noire d'un avion? Y a-t-il un dispositif de ce genre qui existe ou qui est utilisé dans le secteur du camionnage quelque part dans le monde?

M. Walker: La réponse est oui, mais si on ne l'utilise pas, c'est simplement parce que tous les véhicules ne sont pas équipés pour recevoir ce dispositif nécessaire pour consigner l'information.

Le sénateur Roberge: Que voulez-vous dire par «incapacité»? Voulez-vous dire que les chauffeurs de camions ne peuvent pas se le permettre?

M. Walker: Ils ne peuvent pas se le permettre et puis, comment celui qui lit les données peut-il établir si le conducteur était dans le camion, si le camion était stationné avec le moteur au ralenti, ou encore quel conducteur était au volant? L'exactitude des données ainsi recueillies n'a pas été jugée acceptable, d'après les normes du ministère des transports.

Every truck that we have on the highway has one of a variety of two different styles of recorder installed therein. Both styles of recorder record the same things, but with one type of recorder the truck must be available to manually dump the information from it into the recorder. Some of the long-haul trucks have installed in them a sensor truck system that, once every 24 hours, dumps into it the idle time, the over-the-road speed, et cetera, through the satellite system, where we monitor from that side.

Senator Roberge: So you have a double check?

Mr. Walker: Exactly.

Senator Roberge: Can you also physically impose a limit on speed in your trucks?

Mr. Walker: Yes. The newer vehicles all have electronic engines. Basically, you can change the horsepower and/or the overall road speed with a hand-held computer attached to the truck. We do road-speed govern ours at 60 miles an hour.

Senator Roberge: All of your trucks, for example, are at maximum 60 miles an hour?

Mr. Walker: The company-owned trucks, yes. The owner-operators, we monitor them from sensor tracks, and we admonish them if they operate faster than 65 miles an hour. We do not condone faster than that.

Senator Roberge: For example, once the federal government gets into bed with the provinces on this, eventually they will impose a maximum speed limit on all the trucks in the country.

Mr. Walker: Which could be inspected by just attaching a reader to the vehicle. In that way, you can tell what it has been doing.

Senator Adams: Besides Irving Oil, do you represent other oil companies? Do you conduct the same mandatory testing of employees? I am talking about companies such as Petro-Can, for instance. I do not know how those things work. I do not know if you have your own employees do this testing, or whether you hire someone else to do it.

Mr. Smith: We represent J.D. Irving, which is the non-oil side of the business, if you will. I cannot answer for Irving Oil or any of the other oil companies. I really do not know. In this respect, we could not find a many examples to follow, so I think we are sort of leading the pack with respect to the alcohol and drug testing.

Senator Adams: Irving Oil has the majority of its gas stations on the east coast. How far do you go into the United States? Do you go down only as far as Boston or New York, or way down to Texas?

Mr. Smith: I really do not know what Irving Oil's market area is. It will certainly be in the northeast of the U.S., and in the

Chaque camion que nous avons sur la route, est doté d'un enregistreur. Nous avons deux types d'enregistreurs enregistrent les mêmes données, mais dans le premier cas, le camion doit être disponible pour pouvoir verser manuellement les renseignements dans l'enregistreur. Certains camions au long cours, sont dotés d'un système de capteurs qui, toutes les 24 heures, versent dans l'enregistreur le temps de ralenti, la vitesse sur route et cetera, et envoie le tout par satellite, de manière qu'on puisse contrôler.

Le sénateur Roberge: Vous faites donc une double vérification?

M. Walker: Exactement.

Le sénateur Roberge: Pouvez-vous aussi imposer physiquement une limite de vitesse à vos camions?

M. Walker: Oui. Les moteurs des véhicules les plus récents, sont dotés de dispositifs électroniques. On peut essentiellement changer la puissance du moteur ou la vitesse sur route à l'aide d'un ordinateur portatif à bord du camion. Nous fixons la limite de vitesse de nos camions à 60 milles à l'heure.

Le sénateur Roberge: Tous vos camions sont limités à 60 milles à l'heure?

M. Walker: Tous les camions appartenant à la compagnie, oui. Quant aux camions appartenant à des voituriers-remorqueurs, nous les contrôlons à l'aide de capteurs, et nous réprimandons les conducteurs s'ils roulent à plus de 65 milles à l'heure. Nous n'approuvons pas une vitesse supérieure à cela.

Le sénateur Roberge: Par exemple, une fois que le gouvernement fédéral se sera entendu avec les provinces là-dessus, on pourra à un moment donné imposer une vitesse maximale à tous les camions qui roulent au Canada.

M. Walker: On pourrait le vérifier simplement en installant un lecteur à bord du véhicule. Cela permet de savoir tout ce qui s'est passé.

Le sénateur Adams: En plus d'Irving Oil, représentez-vous d'autres compagnies pétrolières? Faites-vous subir les mêmes tests obligatoires aux employés? Je parle de compagnies comme Petro-Can, par exemple. J'ignore comment tout cela fonctionne. Vos propres employés sont-ils chargés de faire ces tests, ou embauchez-vous quelqu'un d'autre pour le faire?

M. Smith: Nous représentons J. D. Irving, qui est le volet non pétrolier de l'entreprise, si vous voulez. Je ne peux pas parler au nom de Irving Oil, ou de toute autre compagnie pétrolière. Je n'en sais vraiment rien. À cet égard, nous n'avons pas pu trouver beaucoup de modèles à suivre et nous sommes donc à l'avant-garde, en quelque sorte, en ce qui concerne le dépistage de l'alcool et des drogues.

Le sénateur Adams: La majorité des stations service de Irving Oil, se trouvent sur la côte est. Jusqu'où allez-vous aux États-Unis? Allez-vous seulement jusqu'à Boston ou New York, ou bien jusqu'au Texas?

M. Smith: Je ne sais vraiment pas quelle est l'étendue du marché de la compagnie Irving Oil. À coup sûr, cela comprend le

maritime provinces of Canada, but I cannot tell you what the extent of their market area is. I do not know.

We do not represent Irving Oil. Other than buying their products, we really do not have an association with Irving Oil on the J.D. Irving side of the business.

Senator Adams: We heard about some of the trucking companies levying penalties if their drivers do not deliver on time. Do you have a similar system?

Mr. Smith: On-time delivery is a critical issue to many of our customers. Generally, you have somewhere around a 15-minute window to arrive at the dock where you must unload or load. If you are outside that window, the truck can sit for 24, 36 hours waiting for the next available dock space. The key things that the trucking companies must know when they assign a load to a driver is, first, how far away it is, then how many hours that driver has available to him, and so on, and so forth, in order to make sure that he can get to destination, and do it legally and on time. The consequences of not being on time are significant nowadays.

Mr. Walker: Perhaps I could just add something to that. The big shippers, the major ones — and I just came back from consulting one earlier on this week — although they have timed windows for deliveries, there is a great deal of discussion to ensure that there are ample hours to perform the line haul portion of the trip, in order to arrive on time. They are not tied to a schedule that says that you leave on a ten-hour run, and you only have nine hours to complete it. You probably have a ten-hour run with twelve hours to do it, and still be on time. A lot of attention is paid to that aspect.

Senator Adams: Could you make the excuse that you were delayed by a snowstorm, or something like? Would the suppliers accept that?

Mr. Smith: Generally, if you let the receiver know ahead of time so that you do not keep them waiting, and just do not show up, it is not a problem. However, if you are stuck in traffic or whatever, and you know that you will be late, often you know you will be late 24 hours before your due arrival time. Generally speaking, if we know about a delay, and we tell the customer well ahead, that is not a problem. They understand it, they have time to modify their production plans or whatever, and they work with us. Basically, it is a partnership: both parties, the customer and the trucking company, must work together to make it happen and do it right.

Senator Adams: I drive on the highways too, and a lot of trucks do not go any more than 60 miles an hour. Maybe the speed of their vehicles could be controlled by the government. If the government made a regulation of that type, we would cut down on highway accidents. On the other hand, some big trucks travel at 70 or 80 miles an hour when the speed limit is marked as 60 miles an hour.

nord-est des États-Unis et les provinces Maritimes du Canada, mais je ne peux pas vous dire quelle est l'ampleur de leur marché, je l'ignore.

Nous ne représentons pas Irving Oil. Nous achetons leurs produits, mais c'est le seul lien que nous avons avec Irving Oil chez nous, à la compagnie J. D. Irving.

Le sénateur Adams: Nous avons entendu parler de compagnies de camionnage qui infligent des amendes à leurs conducteurs, s'ils ne livrent pas la marchandise à l'heure dite. Avez-vous un système semblable?

M. Smith: Pour beaucoup de nos clients, il est crucial de recevoir la marchandise à temps. En général, on a un créneau d'une quinzaine de minutes pendant lequel il faut se présenter au quai pour charger ou décharger. Si l'on rate ce créneau, le camion peut être obligé d'attendre 24 à 36 heures qu'un autre créneau se libère au quai. Quand une compagnie de camionnage confie une cargaison à un conducteur, elle doit connaître des renseignements essentiels: premièrement, quelle est la distance à parcourir, ensuite combien d'heures ce camionneur peut-il conduire, et cetera., afin de s'assurer qu'il pourra parvenir à destination sans enfreindre la loi et en temps voulu. De nos jours, tout retard est lourd de conséquences.

M. Walker: Je pourrais peut-être ajouter une précision. Les gros transporteurs, les grandes compagnies — j'en ai justement consulté une cette semaine — ont un créneau pour l'heure de livraison, mais elles mettent beaucoup de soin à s'assurer qu'il y aura amplement le temps d'effectuer le parcours et d'arriver à temps. On ne dit pas au conducteur qu'il doit accomplir un voyage de 10 heures en neuf heures seulement. Au contraire, on lui assigne probablement un voyage de 10 heures et on lui donne 12 heures pour le faire et pour arriver à temps. On fait très attention à cet aspect.

Le sénateur Adams: Le camionneur peut-il donner comme excuse qu'il a été retardé par une tempête de neige ou autre intempérie? Les fournisseurs acceptent-ils cela?

M. Smith: En général, si vous faites savoir au destinataire à l'avance que vous serez en retard, pour éviter de le faire attendre, il n'y a aucun problème. Toutefois, si vous êtes pris dans la circulation ou quoi que ce soit, et que vous savez que vous serez en retard, bien souvent, vous le savez 24 heures avant l'heure prévue d'arrivée. En général, si vous prévoyez être en retard et en avertissez le client à l'avance, il n'y a pas de problème. Les clients comprennent, ils ont le temps de modifier leurs plans de production ou quoi que ce soit et ils collaborent avec nous. En fait, c'est un partenariat: les deux parties, le client et la compagnie de camionnage, doivent travailler ensemble pour que tout se déroule sans heurts.

Le sénateur Adams: Moi aussi, je roule sur les routes et beaucoup de camions ne roulent pas plus vite que 60 milles à l'heure. Peut-être la vitesse des véhicules pourrait-elle être limitée par le gouvernement. Si le gouvernement la réglementait, nous pourrions réduire le nombre d'accidents sur les routes. Par contre, il y a de gros camions qui roulent à 70 ou 80 milles à l'heure sur des routes où la limite est de 60 milles à l'heure.

Mr. Smith: All those regulations are there today, and it comes back to the question of enforcing them. We can have all the regulations in the world, but if they are not enforced, what do they mean? That is why we have taken the approach we have taken. We firmly believe that, with the exception of a couple of areas, there is sufficient regulation now in existence to do the job, and the question comes down to enforcing that regulation.

Many of the accidents that occur, often the cause of them comes down to somebody not doing something that they, by regulation, should have been doing. Ninety-five per cent of the drivers and owner-operators are good people, and work according to the rules, and so on. However, it is the exception to that rule who causes most of the problems. Generally speaking, I guess that is what most regulation is aimed at; looking after the exception rather than the rule. However, if the exceptions are ignored, then things will happen that we do not wish to happen.

Senator Adams: We met with some people from Montreal who were representing tire companies. Tires are sometimes directly related to accidents. Tires are important on the highway, as are wheels and bearings, since bearings can overheat. Do your trucking companies have problems with tires?

Mr. Smith: Basically, you get what you pay for. You can go out and buy something that is inexpensive and it will not be quite as good as the quality product. We put good products on our equipment, and we have good preventive maintenance programs. Essentially, we take a proactive approach to maintenance. We eliminate the problem if at all possible before it happens.

To answer your question, no, we do not have any significant problems of the nature that have been, should we say, rather highly publicized in recent months.

The Chairman: I am very pleased to hear you say that, and will be pleased to read it. With respect to carrier responsibility, and the assumption that a truck driver's licence means that he or she is qualified, we have your very forceful statement that you believe this assumption is incorrect, and that carriers should be required to provide new hires with adequate training to perform the job safely and efficiently. From the training side, yes, I see that.

However, what about qualification? Whose responsibility should it be to determine what the qualification should be? If somebody hires an airline pilot, the airlines have standards and they have operation manuals, but his qualifications are determined by a third party, and generally you accept that third party's advice on whether or not this man or woman is qualified to fly, and can fly. I know that the whole question is coloured and complicated by the fact that there are various provincial jurisdictions, but should there be a third party authority to whom the trucking companies in this country could turn — and indeed, I would assume that even the owner-operator himself must qualify as well. Is there a third

M. Smith: Il existe déjà une foule de règlements en ce sens, mais il s'agit de les faire appliquer. On a beau adopter tous les règlements du monde, s'ils ne sont pas appliqués, à quoi servent-ils? C'est pourquoi nous avons adopté la méthode que je vous ai décrite. Nous croyons fermement que, à quelques exceptions près, il y a déjà suffisamment de règlements pour que tout fonctionne bien; la question est de faire appliquer ces règlements.

Bien souvent, les accidents se produisent parce que quelqu'un a omis de faire quelque chose qu'il était tenu de faire d'après le règlement. Quatre-vingt-quinze pour cent des conducteurs et des voituriers-remorqueurs sont des gens respectables qui observent les règles et font bien leur travail. Toutefois, c'est l'exception à la règle qui cause la plupart des problèmes. En général, je suppose que ce sont ces gens-là qui sont visés par la plupart des règlements, je veux dire l'exception plutôt que la règle. Toutefois, si l'on ne s'occupe pas des exceptions, il arrive inmanquablement des incidents regrettables.

Le sénateur Adams: Nous avons rencontré des gens de Montréal qui représentaient des compagnies de pneus. Parfois, les pneus sont directement en cause dans des accidents. Les pneus sont importants sur la route, de même que les roues et les roulements, puisque les roulements peuvent surchauffer. Votre compagnie de camionnage a-t-elle des problèmes avec les pneus?

M. Smith: En fait, on en a pour son argent. On peut acheter un produit peu coûteux qui ne sera pas tout à fait aussi bon qu'un produit de qualité. Nous installons des produits de qualité sur notre matériel et nous avons de bons programmes d'entretien préventifs. Essentiellement, nous adoptons une approche prévoyante en matière d'entretien. Dans la mesure du possible, nous éliminons le problème avant qu'il ne survienne.

Pour répondre à votre question, non, nous n'avons pas de problèmes notables du genre de ceux qui ont fait la manchette, disons, ces derniers mois.

Le président: Je suis très content de vous entendre dire cela et je vais le lire avec plaisir. Pour ce qui est de la responsabilité du transporteur et de l'hypothèse selon laquelle le permis de conduire que détient un conducteur atteste qu'il est compétent, nous avons pris bonne note de votre déclaration catégorique selon laquelle vous croyez que cette hypothèse est fausse et que les transporteurs devraient être tenus de donner aux recrues nouvellement embauchées une formation satisfaisante pour leur permettre d'accomplir leur travail efficacement et en toute sécurité. En matière de formation, oui, je peux comprendre cela.

Mais qu'en est-il des qualités requises? À qui incombe-t-il d'établir quelles devraient être ces qualités? Quand une compagnie aérienne embauche un pilote de ligne, elle respecte certaines normes et un manuel d'opération, mais les qualités du pilote sont établies par une tierce partie et, en général, on accepte la déclaration de cette tierce partie selon laquelle cet homme ou cette femme a les qualités requises pour piloter un avion. Je sais que toute la question est compliquée par le fait qu'il existe différentes autorités provinciales, mais ne devrait-il pas exister une telle autorité, une tierce partie vers laquelle pourraient se tourner les compagnies de camionnage du Canada — en fait, je

party that would be acceptable to all of the players and, if so, who might that third party be?

Mr. Walker: What we have done in our company is to take some senior drivers to the training schools, and for seven full days they learn how to be an evaluator, in the cab with a particular driver. We take anywhere from one to eight weeks on most new entrants, and they travel with this individual. We get written reports back before we allow that individual to take a vehicle of ours and run solo. Some do not return from that process. Most enjoy the tips of the road, if you will, and the load configurations that they face, and the paperwork and border crossings that they face, and gaining that experience, before they are allowed to go solo. Now whether that should be the responsibility of the carriers or a third party, we certainly must have confidence in whichever it is, and we are quite comfortable with what we are turning out right now with the help of the existing drivers.

The Chairman: I am addressing, in part, the difficulty with respect to enforcement, and the uniformity of enforcement. I think generally we accept that the larger carriers are quite capable of doing this themselves. They do it in their own best interests, and that is the motivation: good business means good profits, I suspect. However, what happens with respect to the individual, the independent owner-operator? Who checks on him, and who trains him? Because he, too, is barreling down that highway, passing you fellows and cutting us off. As a matter of fact, as much as I love flying in the aisle seat, and I love driving on the road, sometimes it seems as though the road is a menace. Sometimes you are a nervous wreck; you get out of the car and you are still shaking. When you see such things as tires coming off, or you see a truck tire engulf a Volkswagen, it really shakes you up. I witnessed just such an incident, and how that lady kept her car on the road, I will never know. The tire was from an enormous truck; it was a very large tire, and the bottom ended up underneath the car and the top of it was on the hood. She swerved between two trucks which, although I had no way of knowing, I had no doubt in my mind that they were racing, and she got caught. A truck tire imploded – exploded – whatever it is that happens. They call them economical tires, but they were not that on the driver, or on the power.

What do you do about the independent operator? How do we get at enforcement other than by way of a third party? If you stopped a truck, and he did not have a certificate saying, "I have taken 19 days of training and I am qualified. Here is my operating certificate and here is my chauffeur's licence, and I have all of the paperwork that says that I am a trained, safe operator of a truck"

suppose même que le voiturier-remorqueur devrait lui-même obtenir l'autorisation de cet organisme. Y a-t-il une tierce partie qui serait acceptable à tous les intervenants et, dans l'affirmative, quelle serait-elle?

M. Walker: Voici ce qu'a fait notre compagnie: nous inscrivons des camionneurs chevronnés à un cours de sept jours à temps plein dans une école pour y apprendre à devenir évaluateur, à évaluer un camionneur en s'asseyant à côté de lui dans la cabine. Ensuite, ces évaluateurs accompagnent les recrues nouvellement embauchées pendant une période pouvant aller de une à huit semaines. Nous prenons connaissance de rapports écrits avant d'autoriser le nouveau camionneur à rouler seul au volant de l'un de nos camions. Certains ne se rendent pas au bout de ce processus. La plupart aiment bien qu'un collègue chevronné leur donne des tuyaux, si vous voulez, et leur apprenne toutes les configurations de chargement possibles, ainsi que la paperasse et les formalités aux frontières; c'est après avoir acquis cette expérience qu'ils sont autorisés à partir seuls. Maintenant, quant à savoir si cela devrait être la responsabilité des transporteurs ou d'une tierce partie, une chose est sûre: il faut que l'on puisse faire confiance à la procédure choisie, quelle qu'elle soit, et nous sommes très à l'aise avec les résultats que nous obtenons actuellement, avec l'aide de nos conducteurs expérimentés.

Le président: Je veux parler, en partie, de la difficulté à faire respecter les règlements et de l'uniformité des mesures d'application. Je pense qu'en général, nous convenons que les gros transporteurs sont tout à fait capables de s'en charger eux-mêmes. Ils le font dans leur propre intérêt et c'est une motivation suffisante: si les affaires vont rondement, les profits augmentent d'autant. Mais qu'arrive-t-il du voiturier indépendant? Qui assure sa formation et vérifie son rendement? Parce que lui aussi fonce à toute allure sur la route, vous dépasse et vous coupe la route. En fait, autant j'aime me prélasser dans le siège de l'allée, à bord d'un avion, autant j'aime conduire sur la route, mais il semble parfois que la route est dangereuse. Parfois, conduire vous met les nerfs en boule; en sortant de la voiture on en tremble encore. Quand on voit des pneus qui se détachent, ou bien quand on voit un pneu qui avale une Volkswagen, il y a de quoi ébranler quelqu'un. Je viens d'être témoin d'un tel incident, et je ne sais vraiment pas comment la conductrice a réussi à ne pas sortir de la route. Le pneu provenait d'un camion énorme; c'était un très gros pneu qui s'est trouvé à encercler la voiture, passant sous les roues et par-dessus le capot. La conductrice s'est faufilée entre deux camions qui faisaient la course (cela ne fait aucun doute dans mon esprit, même si je n'ai aucun moyen de le savoir) et elle a été prise. Un pneu de camion a implodé ou explosé ou quoi que ce soit. On les appelle des pneus économiques, mais ils étaient loin de l'être pour le conducteur ou sur le plan de la puissance.

Mais que faire des voituriers-remorqueurs indépendants? Comment faire appliquer le règlement, sinon au moyen d'une tierce partie? Si l'on arrête un camionneur et qu'il n'est pas muni d'un certificat disant «J'ai suivi 19 jours de formation et j'ai les qualités requises. Voici mon certificat de compétence et voici mon permis de camionneur et je possède tous les documents attestant

what do you do? Short of issuing such a certificate, how do we manage it?

Mr. Smith: Again, I do not have the magic answer. However, let me make a comment. I do not think it is correct to say that all independents are not good at what they do.

The Chairman: Oh, I did not say that.

Mr. Smith: Very well. I got the impression that you were using a broad brush in that respect, and I think that would be wrong. In any business, in any endeavour, be it trucking or anything else, some people are better at what they do than others; some people are worse. With some of the latter, it is on purpose, and with others, it is because they do not know any better. I think there are two parts to it. Somehow, there must be a certain level of mandatory training in order to become a professional truck driver, or whatever, and I cannot define where that should be carried out, but there must be something.

The other part of it comes back to enforcement. There should be inspection people out on the road constantly, and I assume that, right across the country, there are provincial inspection people who go out and do vehicle checks, who check driver's logs, so on and so forth. I am again guessing that certain operators, if they are not compliant, probably should be checked more frequently; perhaps the better operators with less frequency, so that at least the resources that we do have for checking are concentrated where the problem areas are. Ultimately, somebody must be taken off the road if they are not able to do the job safely. To say that that is an extreme reaction, and that we are taking somebody's livelihood away from them, yes it is, but at the same time, everybody screams when a truck driver takes somebody's life away from them, and it taints the whole industry. I do not know of any other way to handle such a situation, other than getting tough with those who are bending the rules.

The Chairman: Speaking of broad brushes, between Rivière-du-Loup and Ottawa at 100 kilometres an hour, there is not a truck on the road that will not pass you. If you are holding him up and he is in a hurry, he will overtake you. I can tell you that from firsthand experience, over a long period of years. Having said that, I am frustrated with the dilemma. As an operator, it must frustrate you gentlemen even more.

Moving to a topic of lesser importance about which I like to ask truck drivers: apart from the road conditions — potholes, bad shoulders, and all the things that occur — passing a truck in wet weather on slushy highways is very dangerous. Recently, driving down to Washington under bad highway conditions — rainy, slushy roads — we were experiencing this constant spray. All of a sudden there was a calm when we were passing a specific truck, and there was no spray. Nothing was happening. We passed that truck and it started all over again. That truck had an ad. printed on it promoting a casket company, which I thought original. We saw that truck two or three times within the space of an hour, and we noticed that it had splash guards all the way along the side, presumably on both sides, although we did not see the right-hand

que j'ai la formation requise pour conduire un camion en toute sécurité», que fait-on? Comment gérer tout cela à moins de délivrer un tel certificat?

M. Smith: Encore là, je n'ai pas la solution miracle. Cela dit, j'aimerais faire une observation. Je ne pense pas qu'il soit juste de dire que tous indépendants ne sont pas compétents.

Le président: Oh, ce n'est pas ce que j'ai dit.

M. Smith: Fort bien. J'avais l'impression que vous généralisiez à cet égard, et je pense que vous auriez tort de le faire. Comme dans tous les domaines, que ce soit le camionnage ou un autre, certaines personnes sont meilleures que d'autres dans ce qu'elles font. Certaines ne sont pas à la hauteur. Parmi celles-là, il y en a qui agissent ainsi délibérément alors que dans d'autres cas, le problème est dû à l'ignorance. Je pense qu'il y a deux aspects à cette question. D'une façon ou d'une autre, il devrait y avoir une formation obligatoire quelconque pour devenir routier professionnel. Je ne saurais dire à quel niveau cette formation devrait survenir, mais il faut qu'il y en ait une.

L'autre aspect concerne l'application de la loi. Il devrait y avoir constamment des inspecteurs sur la route. D'ailleurs je suppose que d'un bout à l'autre du pays, des inspecteurs provinciaux effectuent des vérifications de véhicules, de carnets de bord, et cetera. J'imagine que l'on pourrait aussi faire des vérifications plus fréquentes auprès des conducteurs qui sont souvent pris en défaut, et moins fréquentes pour les autres. Au moins, de cette façon, les ressources dont nous disposons pour les vérifications seraient affectées aux cas problèmes. Au bout du compte, il faudra enlever leur permis de circuler à ceux qui ne sont pas en mesure de s'acquitter de leur travail de façon sécuritaire. Je concède que c'est une mesure extrême que d'enlever à quelqu'un son moyen de subsistance, mais l'indignation est à son comble lorsqu'un chauffeur de camion cause un accident mortel. Cela ternit la réputation de l'ensemble du secteur. Pour régler le problème, je ne vois pas d'autre moyen que d'être sévère à l'endroit de ceux qui contournent les règles.

Le président: À propos de généralités, je peux vous dire qu'entre Rivière-du-Loup et Ottawa, si vous roulez à 100 kilomètres/heure, tous les camions vous dépasseront. Si vous retardez un camion dont le chauffeur est pressé, vous pouvez être sûr qu'il vous doublera. Je vous le garantis, et je parle d'expérience, une expérience qui s'étend sur de nombreuses années. Cela dit, je suis agacé par ce dilemme et pour vous, qui êtes des voituriers, cela doit être encore pire.

J'aimerais maintenant interroger les camionneurs sur un sujet de moindre importance. Mis à part les conditions de la route — les nids de poule, les accotements inadéquats, et cetera —, il est toujours très dangereux de doubler un camion lorsqu'il pleut ou que la route est glissante. Récemment, alors que je me rendais à Washington dans de très mauvaises conditions — pluie et routes glissantes —, ma voiture était constamment aspergée d'eau. Tout à coup, il y a eu une accalmie alors que nous doublions un camion en particulier. Aucune éclaboussure. Rien du tout. Une fois doublé ce camion, cela a recommencé de plus belle. Le camion en question arborait une annonce faisant la promotion d'un fabricant de cercueils, ce qui m'a paru assez original. Nous avons revu ce camion à deux ou trois reprises en l'espace d'une heure et nous

side of the truck. Can you talk about the advantages or disadvantages that splash guards might have for safer operation on the highways?

Mr. Walker: We have some vehicles, not on long haul but in the city, equipped with those. That is a piece of fibre that looks like a broom hanging down the side of the trailer, but it is very expensive. I am guessing right now, but what quickly comes to my mind is about \$500 a set for one trailer. I certainly have no objection to it, if we can get everybody on the same playing field to support that.

The Chairman: The \$500 investment will last a little while. It will not wear out in a season. They are made of durable materials.

Mr. Walker: That is right. You probably have the life of your vehicle, which is anywhere from seven to ten years.

The Chairman: Does this extend to cover the control, the drivewheels?

Mr. Walker: It could be put on the whole thing, if you wanted it.

The Chairman: Are you equipping 5 per cent of your fleet?

Mr. Walker: No. We are equipping 1 per cent, maybe.

The Chairman: Do you have any objectives to increase that?

Mr. Walker: No. We are going to air rad. equipment, to LED lighting, to ABS brakes.

The Chairman: What is LED lighting?

Mr. Walker: We have adapted LED lighting on our chip fleet. Those are light emitting diodes that are guaranteed against burn-out for ten years. That system draws less amperage from the alternator of the vehicle. It is quite a lot brighter, and can be seen from a long way away, compared to existing lighting in storms, fog, et cetera. It is similar to the brake lights in cars that are much brighter than tail lights. It is a similar light to directional and brake lights that we have installed on quite a number of our trailers right now.

Senator Adams: We heard that many of the drivers did not have experience in driving a truck. They were former policemen, or whatever, and had been hired by a company. You have drug testing for your drivers, but there are many drivers who do not know anything about black ice, for instance. I do not know how often you have accidents with black ice. Do you train your drivers about the dangers of driving on the highway?

Mr. Walker: Part of our driver training is where the trainees go with an experienced driver. That is one criteria that we try to instill upon them as to how to handle that very issue, along with all of the other items that they get involved in. It is not a specific item.

avons remarqué qu'il était muni d'anti-éclabousseurs sur le côté. Je suppose qu'il en avait sur les deux côtés même si je n'ai pas vu le côté droit. Pourriez-vous nous expliquer les avantages ou les inconvénients de ces anti-éclabousseurs dans le contexte de la sécurité routière?

M. Walker: Certains de nos véhicules — ceux qui circulent en ville et ne font pas le long cours — sont équipés de ces anti-éclabousseurs. Il s'agit d'un morceau de fibre qui ressemble à un balai accroché sur le côté de la remorque, mais cela est très coûteux. Je ne suis pas sûr, mais je crois que cela vaut 500 \$ la paire. Je n'ai assurément pas d'objection à y avoir recours, pourvu que tout le monde soit obligé de faire la même chose.

Le président: L'investissement de 500 \$ est bon pour un bout de temps. Les anti-éclabousseurs ne s'usent pas en une saison. Ils sont fabriqués d'un matériau durable.

M. Walker: Oui. Ils durent probablement de sept à dix ans soit la durée de vie du véhicule.

Le président: Est-ce qu'on pourrait couvrir aussi les roues motrices?

M. Walker: Si l'on veut, on peut les installer sur toutes les roues.

Le président: Et vous équipez 5 p. 100 de votre parc?

M. Walker: Non. Nous en équipons peut-être 1 p. 100.

Le président: Avez-vous l'intention d'augmenter ce pourcentage?

M. Walker: Non. Nous allons installer de l'équipement radio, l'éclairage à DEL, les freins ABS.

Le président: Qu'est-ce que l'éclairage à DEL?

M. Walker: Nous avons installé cet éclairage à DEL sur nos camions qui transportent des copeaux. Ce sont des diodes électroluminescentes qui sont garanties pour dix ans. Ce dispositif tire moins de courant de l'alternateur du véhicule. Ce sont des feux qui brillent d'un éclat beaucoup plus vif et que l'on peut voir de beaucoup plus loin, en comparaison des feux existants, notamment en cas de mauvais temps, de brouillard, et cetera. C'est comme les feux de freinage des voitures, qui sont beaucoup plus lumineux que les feux arrière. L'intensité de la lumière est semblable à celle des feux de signalisation et de freinage que nous avons installés sur un bon nombre de nos remorques.

Le sénateur Adams: On nous a dit que beaucoup de conducteurs n'ont pas l'expérience de la conduite d'un camion. Ce sont d'anciens agents de police ou quoi que ce soit qui ont été embauchés sans expérience par une compagnie. Vous avez des tests de dépistage des drogues pour vos conducteurs, mais il y a beaucoup de conducteurs qui ne connaissent absolument pas la glace noire, par exemple. J'ignore combien vous avez d'accidents attribuables à la glace noire. Donnez-vous à vos conducteurs une formation sur les dangers de la conduite sur la grand-route?

M. Walker: La formation de nos camionneurs se fait en partie lorsque les recrues sortent accompagnées d'un conducteur expérimenté. C'est l'un des éléments que nous essayons de leur inculquer, de même que beaucoup d'autres aspects de la conduite. Ce n'est pas un enseignement spécifique.

Senator Adams: Do you have any age limit when the drivers must retire?

Mr. Walker: Not for retiring. The age of 22 is the minimum age for hiring. I have a husband and wife who are operating in our system who have been there for approximately 35 years.

The Chairman: I would like to thank you for your frankness and your openness. You have been of assistance to us in identifying problems. Perhaps later this fall, when we are considering solutions, we may come back and fly them across your bow and ask you for your comments and observations at that time. In the meantime, you have done the committee a service.

Mr. Smith: We appreciate the time afforded us. We will be pleased to help in any way we can.

The Chairman: I would like to welcome Mr. David McCutcheon, who is the Flight Safety Manager for Canadian Helicopters Limited.

Mr. David McCutcheon, Manager of Flight Safety, Canadian Helicopters Eastern: Honourable senators, I want to give you a history of Canadian Helicopters: where we have come from, where we are now, and where we would like to go.

I should start off with our company philosophy. Safety is first and foremost in everything that we do. As a company, we realize that we ride on our reputation. If you are a safe operator, your customers will stay with you.

Canadian Helicopters has been operating for 50 years. We started in 1947 with Okanagan Helicopters in Vancouver, British Columbia. Mr. Greg Dobin had a company called Sealand Helicopters, and in 1986 he bought Toronto Helicopters. With that company, he then bought Okanagan Helicopters, which was a bigger company. Today, we operate over 220 helicopters: 180 are in Canada, another 20 are throughout Asia and another 20 are in Britain. We have a subsidiary called British International Helicopters.

Canadian Helicopters is also in the business of repair and overhaul of helicopters and aircraft components. We have two overhaul components, one of which is ACRO Aerospace out of Vancouver, British Columbia. It does basic helicopter engine repair, helicopter transmissions, any component that is on a helicopter. In fact, they have a body shop where they take a helicopter that has been in an accident and rebuild it like new. Not only do we do our own aircraft, it is a contract service, and they have components shipped to them from all over the world. Many Americans will use a Canadian overhaul facility due to the high standards that we have in Canada.

Another interesting division is Atlantic Turbines Inc. out of Summerside, PEI. That company was started about three or four years ago on the old air base. It overhauls Pratt & Whitney 100 series engines. The Pratt & Whitney 100 series engines are the

Le sénateur Adams: Avez-vous une limite d'âge à laquelle les conducteurs doivent prendre leur retraite?

M. Walker: Pas pour la retraite. L'âge minimum de recrutement est de 22 ans. J'ai deux de nos employés qui sont mari et femme et qui travaillent chez vous depuis environ 35 ans.

Le président: Je voudrais vous remercier d'avoir été franc et ouvert. Vous nous avez été utile pour mettre les problèmes en lumière. Peut-être que plus tard à l'automne, quand nous envisagerons diverses solutions, nous pourrions revenir vous voir et vous les présenter en vous demandant vos commentaires et observations. En attendant, vous avez rendu service au comité.

M. Smith: Nous vous remercions du temps que vous nous avez accordé. Nous nous ferons un plaisir de vous aider dans toute la mesure du possible.

Le président: Je souhaite la bienvenue à M. David McCutcheon, qui est directeur de la sécurité des vols chez Canadian Helicopters Limited.

M. David McCutcheon, gérant de la sécurité des vols, Canadian Helicopters Limited: Honorables sénateurs, je voudrais vous donner un historique de Canadian Helicopters: quelle est notre origine, où nous en sommes actuellement et quelle orientation nous entendons prendre.

Je vais commencer par vous décrire la philosophie de notre compagnie. La sécurité est primordiale dans tout ce que nous faisons. Notre compagnie est consciente que c'est notre réputation qui nous permet de voler. Un exploitant sécuritaire garde sa clientèle.

Canadian Helicopters existe depuis 50 ans. À nos débuts, en 1947, nous étions connus sous le nom d'Okanagan Helicopters, à Vancouver, en Colombie-Britannique. M. Greg Dobin avait une compagnie qui s'appelait Sealand Helicopters et, en 1986, il a acheté Toronto Helicopters. Par la suite, il a acheté Okanagan Helicopters, qui était une compagnie beaucoup plus grosse. Aujourd'hui, nous avons plus de 220 hélicoptères en service: 180 au Canada, 20 un peu partout en Asie et 20 en Grande-Bretagne. Nous avons une filiale qui s'appelle British International Helicopters.

Canadian Helicopters s'occupe aussi de la réparation et de la révision des hélicoptères et de composants d'aéronefs. Nous avons deux unités de révision, dont l'une est ACRO Aerospace, qui se trouve à Vancouver en Colombie-Britannique et s'occupe des réparations ordinaires aux moteurs d'hélicoptère, ainsi qu'à leur transmission et de toute autre pièce qui se trouve sur un hélicoptère. Elle a même un atelier de réparation du fuselage où elle remet à neuf les hélicoptères accidentés. Non seulement réparons-nous nos propres aéronefs, mais nous offrons aussi nos services à contrat et on nous envoie des pièces à réparer de partout à travers le monde. Beaucoup d'Américains font appel aux services de révision de compagnies canadiennes à cause des normes très élevées que nous imposons au Canada.

Une autre division intéressante est celle de Atlantic Turbines Inc. qui se trouve à Summerside, Île-du-Prince-Édouard. La compagnie a été fondée il y a trois ou quatre ans, sur l'ancienne base aérienne. Elle fait la révision de moteurs Pratt & Whitney,

engines that are going in the modern commuters like the Dash 8s, all these different types of commuter aircraft, the 50 to 80 seater type of aircraft. They have done remarkably well. That company is a major success story.

I will talk mostly about our operational side. British International Helicopters and Canadian Helicopters International are distinct from Canadian Helicopters Western and Eastern, which are the domestic operations of Canadian Helicopters. British International basically supports offshore oil exploration on the North Sea in Britain, and also runs a commuter service down the south islands in Great Britain.

Canadian Helicopters International is the component that deals with our international customers. They are working mostly in Asia and Africa on offshore oil support. A couple of years ago, they had some major contracts with the UN, supporting peacekeeping operations in Somalia for the most part. These two operations are different because this one, Canadian Helicopters International, is more like a scheduled carrier. It is more like flying with Air Canada. The pilot comes in in the morning. He knows that he will leave this airport, fly out to this oil rig, drop off his customers, pick up some people there, and bring them back into shore. There are two pilots, and it is more controlled and regulated.

Canadian Helicopters Eastern and Canadian Helicopters Western, on the other hand, are the Canadian domestic operations. The environment these guys are working in is much tougher. You are out in the bush or up in the Arctic, remote locations for the most part. Eighty per cent of these aircraft are single pilot aircraft and usually single engine. From a safety point of view, this is our big worry; this is the part we worry about the most. Internally, we realize that if we are going to have an accident, it will be in this portion of the business. It will be the single pilot helicopter. He will hit his tail on something in a tight, confined area in the bush. It is tougher flying because you are by yourself, you are making your own rules, you are the boss.

I have a chart from our Annual Report for 1996 which explains where our revenues have come from.

The next chart shows the aircraft types that we have, how many aircraft we use. I have also handed out a brochure called "Fleet Facts". That will give you background information on what each aircraft can do. It shows the number of passengers each aircraft carries, how many hours it can stay in the air, and how many pounds of cargo it can carry.

I have worked with Canadian Helicopters for 20 years. When I started in 1977, the industry was much less regulated. The people from Irving Trucking were talking about duty time. At that time, there were basically no duty limits. If a pilot was 30 years old, he was a really old guy, and you knew that he would be retiring very shortly. There was less acceptance of rules, possibly because we were much younger and a lot more foolish. Also, at that time, Transport Canada's inspectors tended to be ex-military men. That

série 100. Les moteurs Pratt & Whitney, série 100, sont ceux dont on se sert pour les aéronefs navettes modernes comme le Dash 8, et ainsi de suite, c'est-à-dire les avions qui transportent de 50 à 80 passagers. La compagnie se débrouille vraiment très bien. C'est un véritable succès.

Je vais surtout vous entretenir de notre côté opérationnel. British International Helicopters et Canadian Helicopters International, sont distincts de la Canadian Helicopters Western et Eastern, qui sont chargées des opérations de Canadian Helicopters en territoire canadien. British International, approvisionne surtout les plates-formes de forage en mer au large de la Grande-Bretagne en mer du Nord et exploite un service de navettes reliant les îles du sud en Grande-Bretagne.

Canadian Helicopters International est l'unité qui sert nos clients à l'échelle internationale. Cette compagnie exploite surtout un service d'appui aux installations de forage au large des côtes de l'Asie et de l'Afrique. Il y a quelques années, cette compagnie avait des contrats importants avec les Nations Unies, surtout pour soutenir les opérations de maintien de la paix en Somalie. Ces deux exploitations sont différentes, car dans le cas de Canadian Helicopters International, la compagnie agit plutôt comme un transporteur aérien régulier. Cela ressemble un peu aux vols d'Air Canada. Le pilote arrive dans la matinée. Il sait qu'il quittera un tel aéroport, qu'il ira jusqu'à telle installation de forage, qu'il y laissera ses passagers, qu'il en prendra d'autres à bord et qu'il les ramènera sur le littoral. Il y a deux pilotes et il y a beaucoup plus de contrôle et de réglementation.

L'exploitation de Canadian Helicopters Eastern et Canadian Helicopters Western, d'autre part, se fait en territoire canadien. Ces gars-là travaillent dans un environnement beaucoup plus hostile. Ils survolent nos forêts boréales et l'Arctique canadien et travaillent surtout en régions éloignées. Quatre-vingt pour cent des aéronefs n'ont qu'un seul pilote et un seul moteur. Sur le plan de la sécurité, c'est notre principale inquiétude; c'est cet aspect qui nous inquiète le plus. À l'interne, nous savons que s'il y a un accident, c'est là que ça se passera. Ce sera l'hélicoptère piloté par un seul pilote. Il frappera la queue de l'appareil sur quelque chose dans un de ces espaces étroits dans la forêt. C'est plus difficile de piloter seul parce que vous êtes laissé à vous-mêmes, c'est vous qui décidez des règles du jeu, c'est vous le patron.

J'ai un tableau tiré de notre rapport annuel de 1996 qui explique d'où nous tirons nos revenus.

Le tableau suivant montre de quel genre d'aéronefs nous disposons et combien nous en avons. Je vous ai aussi remis un document intitulé *Fleet Facts* qui explique les données sur notre flotte. Vous y trouverez une explication des possibilités de chacun des aéronefs. Vous y trouverez le nombre de passagers pour chaque appareil, son autonomie de vol et sa capacité de charge.

Je travaille pour Canadian Helicopters depuis 20 ans. À mes débuts, en 1977, il y avait beaucoup moins de règlements. Les gens de Irving Trucking s'intéressaient à la période de service. À l'époque, la période de service de vol pour ainsi dire n'existait pas. Un pilote de 30 ans était déjà un ancien, et on savait qu'il allait bientôt prendre sa retraite. On acceptait moins le règlement, probablement parce qu'on était alors beaucoup plus jeune et beaucoup plus étourdi. Il faut dire qu'à l'époque les inspecteurs

was their background, and they did not understand the civilian market.

What has happened today is that there is a broader spectrum of pilots. We have pilots who are 65 years old and are retiring out of the industry after 30 years accident free. We also have young guys who are 22 years old and just out of college starting in the industry today. Companies have realized that the rules are there to help guide an industry and, therefore, enhance safety.

Transport Canada has changed. Most of the air carrier inspectors and regulators are people who have been out in the industry. They know the environment in which we are working. They know our problems. Therefore, they assist you in getting things done. As a general overview, from a pilot's point of view, the Canadian rules are more restrictive than you would find with the FAA in the United States. They are not quite as restrictive as those of Britain or other European countries. Canada is the compromise between the British or the European standards and the American standards.

Canadian Helicopters Eastern operates under Canadian rules, but when they go to an Asian country they will operate by that country's rules. Officials from some of these countries come to Canada and visit Transport Canada, looking for guidance on what they should set up as regulations. Many of them will follow the rules of a European country.

In the last year, Canada has changed the air regs. What used to be the Air Regulations and Air Navigation Orders are now Canadian Air Regulations or CARs. They came into effect in October of 1996. These harmonize the rules between Europe the United States. The United States is starting to harmonize their rules with what is going on in the rest of the world, although they still remain very independent.

I would like to talk a bit about accidents. I have a couple of graphs, the first one being the helicopter flight hours in Canada. I would like to point out that the numbers for 1996 are estimates. The other numbers for 1991 to 1995 are from the Transportation Board. They put out a brochure on the number of accidents and the hours of operation, that sort of thing. Using 1995 as an example, because that is the last full year for which they have numbers, approximately 500,000 hours were flown. Canadian Helicopters flew around 125,000 hours, which is about 80 per cent of the flying in Canada, or by Canadian air carriers.

I have a graph on accidents in Canada, the number of accidents we had and the number of accidents sustained by all of the Canadian operators together. Generally speaking, 17 per cent of the accidents in Canada involves one of our aircraft.

chez Transports Canada étaient surtout d'anciens militaires. Avec ce genre d'antécédents, ils avaient du mal à comprendre le marché commercial.

De nos jours, les pilotes appartiennent à tous les groupes d'âge. Nous en avons de 65 ans qui prennent bientôt leur retraite après 30 ans de service sans accident. Il y a aussi des jeunes de 22 ans qui sortent à peine du collège et commencent à piloter. Les compagnies se rendent compte que les règles sont là pour servir de balises à l'industrie et, par conséquent, en augmenter la sécurité.

Transports Canada a changé. La plupart des inspecteurs des transporteurs aériens et de ceux qui s'occupent de la réglementation viennent des rangs de l'industrie. Ils connaissent bien le milieu dans lequel nous travaillons ainsi que nos problèmes qu'ils nous aident à surmonter. En gros, du point de vue du pilote, les règlements canadiens sont plus restrictifs que ce qui est appliqué par la FAA aux États-Unis. Ils ne sont pas tout à fait aussi restrictifs que ce que l'on retrouve en Grande-Bretagne ou dans d'autres pays européens. Le Canada a adopté une position de compromis entre les normes britanniques ou européennes et les normes américaines.

Canadian Helicopters Eastern se plie aux règles canadiennes, mais lorsque la compagnie fait affaire dans les pays asiatiques, elle observe les règles du pays où elle se trouve. Des fonctionnaires de certains de ces pays viennent au Canada visiter Transports Canada pour essayer de décider quels règlements ils devraient adopter. La plupart d'entre eux adoptent les règles d'un pays européen.

L'an dernier, le Canada a modifié son Règlement de l'Air. Ce qui s'appelait anciennement le règlement de l'Air et les ordonnances sur la navigation aérienne ont été fondus pour devenir le Règlement aérien canadien ou RAC. Ce règlement est entré en vigueur en octobre 1996. On a fait l'harmonisation avec les règlements européens et américains. Les États-Unis commencent à harmoniser leurs propres règlements avec ce qui se passe ailleurs au monde quoiqu'ils demeurent toujours très indépendants.

J'aimerais aborder le sujet des accidents. J'ai quelques tableaux et le premier concerne le nombre d'heures de vol en hélicoptère au Canada. J'aimerais préciser que les chiffres de 1996 ne sont que des prévisions. Les chiffres pour la période allant de 1991 à 1995, nous viennent du Bureau des transports. Ce bureau publie un document sur le nombre d'accidents et le nombre d'heures de vol et ainsi de suite. Si l'on prend 1995 comme exemple, parce que c'est la dernière année pour laquelle on a des chiffres complets, il y a eu environ 500 000 heures de vol. Canadian Helicopters y sont pour environ 125 000 heures, ce qui représente pour environ 80 p. 100 des heures de vol au Canada ou effectuées par des transporteurs aériens canadiens.

J'ai un tableau sur les accidents au Canada, sur le nombre d'accidents que nous avons eus et le nombre d'accidents total pour tous les transporteurs canadiens mis ensemble. En gros, nos aéronefs ont été impliqués dans 17 p. 100 des accidents survenus au Canada.

An accident can be a major catastrophe where there are fatalities involved, or it could be that the helicopter lands too close to the building and the main rotor blade clips the hangar door. That is an accident as well. In that case there is very little damage done; perhaps one blade has to be changed, but there are no injuries. That is the variance.

I have produced a pie chart showing how many hours Canadian Helicopters flies and the percentage of accidents. The normal standard for measuring accidents is accidents per 100,000 flight hours. The gentleman before me from Irving Trucking was talking about accidents per million miles. The general standard for aviation is accidents per 100,000 flight hours. If we use the figure from 1995, at that point it looks like Canadian Helicopters had 8.2 accidents per 100,000 flight hours. The country as a whole had about 15.5 accidents per 100,000 flight hours. That was a good year for us. We were about half of the industry standard.

How does that compare to the American figures? Canada's rate per 100,000 is higher than in the States mostly because of the environment in which we work. Most of our flying is done in remote areas. It is not landing at the heliport in downtown Halifax and going out to the airport. Most of the flying in the States tends to be that type, such as executive transport, or around major cities where there is not such a big problem. They have fewer remote areas than we do.

Accidents are like a chain. As a company, we are trying to interdict on this chain. We are trying to break that link. If you break the link, you stop the accidents. The gentleman from the railway said that 90 per cent of their accidents were human error accidents. The same could be said for the helicopter industry. It is not a component failing on the aircraft; it is the pilot, which is a human error problem. It is not a skills problem.

Most of the accidents are not caused by the pilot who just got his licence, and the ink on it is still wet. It is the senior guys who have been flying for 5,000 hours and who have been in the industry for 10 to 15 years. It is just SLOJ, or sudden loss of judgement. You could have a guy who has been perfect for years, and all of a sudden he will do something foolish. What brings that on? A lot of it is a desire to please. Everybody wants to be the nice guy, help out. They'll say, "I will land in that hole in the bush. It's going to be tight but I think I can get in there." You go in once and you pull the customer out and you say, "You guys should trim these trees." You come back to pick him up later on and they have not trimmed the trees. You say, "I will go in anyway." That is when you have a blade strike, or a tail rotor strike; the helicopter is damaged, and you have become a statistic.

L'accident peut être du genre catastrophe qui entraîne des morts ou il peut s'agir tout simplement d'un hélicoptère qui atterrit un peu trop près d'un hangar dont il frappe une porte avec une pale du rotor principal. Ça aussi, c'est un accident. Dans ce dernier cas, les dégâts sont minimes; peut-être faut-il changer une des pales, mais il n'y a pas de blessés. C'est ça la différence.

J'ai un camembert ici avec le nombre d'heures de vol et le pourcentage d'accidents pour Canadian Helicopters. Habituellement, pour chiffrer les accidents, on se sert d'une base de 100 000 heures de vol. Le témoin de Irving Trucking qui m'a précédé, vous a parlé d'accidents par million de milles. La norme usuelle dans le monde de l'aviation, c'est le nombre d'accidents par 100 000 heures de vol. Si nous prenons les chiffres de 1995, nous voyons qu'alors Canadian Helicopters accusait 8,2 accidents par 100 000 heures de vol. La moyenne pour le pays tout entier était de 15,5 accidents par 100 000 heures de vol. Ça a été une bonne année pour nous. On s'en est tiré avec à peu près la moitié de la norme nationale.

Et comment cela se compare-t-il aux chiffres américains? Le chiffre canadien par 100 000 heures de vol est plus élevé qu'aux États-Unis surtout à cause du décor dans lequel nous évoluons. La plupart de nos vols s'effectuent dans les régions éloignées. Il ne s'agit pas tout simplement de décoller de l'héliport de Halifax pour nous rendre à l'aéroport et en revenir. En gros, aux États-Unis c'est ce genre de vol là qu'ils effectuent: transport d'officiels, transport autour de grandes zones urbaines où il n'y a pas énormément de problèmes. Ils font beaucoup moins de vols en régions éloignées que nous.

Les accidents, c'est comme une chaîne. Notre compagnie essaye d'intervenir dans cette chaîne. Nous essayons de casser le maillon. En cassant le maillon, on met fin aux accidents. Le monsieur des chemins de fer nous a dit que 90 p. 100 de leurs accidents étaient causés par l'erreur humaine. On pourrait dire qu'il en va de même dans l'industrie de l'hélicoptère. Il ne s'agit pas d'une pièce qui fait défaut sur l'hélicoptère: c'est le pilote et il s'agit d'erreur humaine. Il ne s'agit pas d'un manque de compétence.

La plupart des accidents ne sont pas causés par un pilote qui vient tout juste d'obtenir son permis sur lequel l'encre a eu à peine le temps de sécher. Non, il s'agit surtout d'anciens qui ont 5 000 heures de vol à leur actif ou qui pilotent depuis 10 ou 15 ans. Il s'agit de pilotes qui souffrent de MSJ, c'est-à-dire d'un manque soudain de jugement. On a à faire à un gars qui fait tout à la perfection depuis des années et qui commet une bêtise tout d'un coup. Pourquoi? Souvent parce qu'il a le désir de plaire à tout prix. Tout le monde veut faire le bon samaritain et aider son prochain. On se dit: «D'accord, je vais atterrir dans cette trouée entourée d'arbres. C'est un peu juste, mais ça passe ou ça casse». On atterrit sans incident, on dépose le client et on lui dit: «Écoutez les gars vous devriez éclaircir ces arbres». Vous revenez les ramasser un peu plus tard et ils n'ont toujours rien fait pour agrandir la clairière. On se dit: «J'y vais quand même». Et c'est là que la pale de retard principal ou le retard de queue en prend pour son rhume; l'hélicoptère est endommagé et le pilote n'est plus qu'une statistique.

There is also perceived pressure. You were talking earlier about the trucker and the on-time delivery. A pilot will be sitting in his tent on the tundra and all of a sudden it starts to snow and he cannot see the next tent, but he knows he has some drillers who are ten miles out on their drill. He says, "I have to go out and get those guys." We are trying to tell our pilots that they do not have to get them. We are saying: Stay in your tent; the weather is going to pick up; those guys that are out there have their survival packs with them; they have extra lunches and things like that; they are okay. But the old attitude was, "I have to go out and get them. I have to be the rescue pilot." Our company policy is to support the pilot in his decision not to go. Like the guys in the trucking company, if we find a guy who is breaking the rules on a consistent basis, we take disciplinary action. Years ago it was ignored as a problem.

We recognize that pilots sometimes do not make the right decision. We have initiated a program where, in the next two years, we will put all of our pilots through a course called Pilot Decision-Making, which is geared towards the pilot who is working by himself. On our multi-crewed aircraft, the two-pilot aircraft, we are putting them through crew resource management. Crew resource management or CRM is a human relations type of course where we want our pilots to be open to the suggestion of a safer way to do things, and to use all the resources they have in the aircraft and in the cockpit to make the right decision.

We also have a program to get more information out to our pilots on accidents that have happened; what caused them, and how can we prevent them from happening in the future. You do find that pilots are making the same mistakes over and over. One pilot said, "I did not hear that Bill had that type of accident." We need to let the pilot know that he has the support of management, right from the Chief Executive Officer, the Chairman, on down to the local base manager.

One of your topics for discussion was deregulation and its effect on us. The helicopter industry has been dealing with deregulation in one form or another for the last ten or more years. We are finding that more and more operators are getting started. The smaller operator just starting out has maybe one machine. It is his machine, and perhaps he has an engineer who looks after that aircraft. When times are good, there is no problem. Sometimes they can feel pressured that they have to make their mortgage payment or whatever, so that can be a problem. Every company, Canadian Helicopters included, has started out as a single helicopter operation at one point or another.

Everyone must operate by the same rules. In Canada, air transportation is a federally-regulated operation. You do not get too much provincial interference, so the rules are the same throughout. There is a consistency within Transport Canada for

Les perceptions créent aussi une certaine pression. On parlait tout à l'heure du camionneur qui devait livrer à temps. Le pilote se trouve dans sa tente sur la Toundra et il commence tout d'un coup à neiger, il ne peut absolument pas voir la tente à côté de la sienne mais il sait qu'il y a une équipe de forage qui compte sur lui à une dizaine de milles de là. Il se dit: «Je dois aller les chercher à tout prix.» Nous essayons de faire comprendre à nos pilotes qu'ils ne sont pas obligés de le faire. Nous leur disons: «Restez sous la tente; le mauvais temps ne durera pas; ces gars-là ont tout leur équipement de survie avec eux; ils ont de la bouffe supplémentaire et des trucs du genre; ils vont très bien s'en tirer. Mais l'attitude du bon vieux temps a toujours été: «Il faut absolument que j'aille les chercher. Je dois jouer les pilotes de secours.» La politique de notre compagnie c'est d'appuyer le pilote qui décide de ne pas y aller. C'est comme pour les camionneurs: si un de nos gars se fout régulièrement des règlements, nous prenons des mesures disciplinaires. Anciennement, on fermait les yeux.

Nous savons que les pilotes ne prennent parfois pas la bonne décision. Nous avons mis sur pied un programme et, d'ici deux ans, tous nos pilotes auront suivi un cours qui s'appelle «Prise de décision par le pilote» qui vise le pilote travaillant en autonomie. Pour les aéronefs où le personnel est plus nombreux, deux pilotes, par exemple, nous offrons un cours de gestion ressources-équipage. La gestion ressources-équipage ou GRE est un cours du genre relations humaines qui doit aider nos pilotes à se montrer plus attentifs à toute proposition de manoeuvre visant à améliorer la sécurité et à se servir de toutes les ressources à leurs dispositions dans l'appareil et au poste de pilotage pour leur aider à prendre la bonne décision.

Nous avons aussi un programme pour mieux informer nos pilotes sur les accidents qui se sont produits ainsi que sur leurs causes et comment nous pouvons les prévenir à l'avenir. On découvre que les pilotes font constamment le même genre d'erreurs. Un pilote nous a dit: «Je ne savais pas que Bill avait subi ce genre d'accident.» Il faut que le pilote sache que la direction de la compagnie l'appuie, à depuis le PDG, le président du Conseil de direction jusqu'au gestionnaire local.

L'une des questions à l'ordre du jour, c'est la déréglementation et son incidence sur nous. Cela fait déjà au moins 10 ans que le secteur des hélicoptères fait face à la déréglementation sous une forme ou une autre. Nous constatons qu'il y a de plus en plus de gens qui lancent une entreprise. Un exploitant qui commence n'a peut-être qu'un seul appareil qui lui appartient et peut-être un ingénieur qui s'en occupe. Quand les affaires vont bien, il n'y a pas de problème. Parfois ils peuvent se sentir sous pression parce qu'ils doivent payer leur hypothèque ou quelque autre traité, ce qui peut créer un problème. Toutes les entreprises, y compris Canadian Helicopters, ont commencé en affaires avec un seul hélicoptère.

Tout le monde doit suivre les mêmes règles. Au Canada le transport aérien relève du gouvernement fédéral. Il n'y a guère d'ingérence provinciale, alors les règles sont les mêmes partout. Transports Canada applique les règles avec uniformité. On doit

the application of rules. You also have the same rule in Vancouver as you do in Halifax, and Transport Canada are consistent on how they apply those rules.

Safety is monitored by Transport Canada with periodic audits. Our company, being the largest company in Canada and the third largest in the world at this moment, receives an audit from Transport Canada every two years. Air carrier inspectors and maintenance inspectors do not visit every base or every machine, but they were out to our operation in Somalia two years ago, and into Thailand. They have also been to our more remote bases like Voisey's Bay, Goose Bay and Vancouver Island.

On a regular basis, through our own written procedures and regulations, the company does a self-audit. We also send quality assurance out to do an audit on each base for maintenance concerns.

Senator Roberge: You said that the laws in the United States and internationally are more stringent than in Canada?

Mr. McCutcheon: In the United States, they are much looser. Canada's laws are much tougher than those in the United States.

Senator Roberge: And internationally?

Mr. McCutcheon: They are a bit tougher. Some of the general rules, such as for day-to-day flying in Europe, you need a mile of visibility. In Canada, you used to be able to fly with half a mile. They just moved it up to a mile. In the States, there is no limit. For night flying in Canada, you must establish a minimum safe altitude, which is 1,000 feet above the highest obstacle. That is the same in Europe. In the United States, there is no limit. You can pick your own altitude.

Senator Roberge: Nav Canada has been recently created. Do you think that may have an impact on safety?

Mr. McCutcheon: It could. You get into trouble when people try to be too cheap. Has there been a mechanism developed yet where Nav Canada will say, "You will pay to use this segment of the airway"? I do not think so, but that is what they will get into. Instead of flying IFR and using the airway system, which Nav Canada will operate, operators may say, "We will scoot along on VFR". That is where you will get more airplanes down in the area where helicopters are usually working. That might be a problem.

Senator Roberge: But that can be regulated?

Mr. McCutcheon: Yes, but it would be hard to regulate. A lot of it would occur in remote areas where the aircraft is not, or cannot be, seen by radar, and things like that.

Senator Roberge: You said that most of the accidents are caused because there is lack of discipline. I would imagine that if you have proper training and proper penalties which are stringent enough, you could counteract some of those things. I am a little surprised at that comment.

respecter les mêmes règles à Vancouver qu'à Halifax et Transports Canada veille à leur application de façon uniforme.

La sécurité fait l'objet de contrôles périodiques de la part de Transports Canada. Notre entreprise, étant la plus importante au Canada et la troisième sur le plan international, à l'heure actuelle, fait l'objet d'un contrôle de Transports Canada tous les deux ans. Les inspecteurs des transporteurs aériens et de l'entretien ne se rendent pas à toutes les bases et n'inspectent pas tous les appareils, mais ils sont allés voir comment fonctionnait notre service en Somalie il y a deux ans, et ils sont également allés en Thaïlande. Ils se sont également rendus à nos bases plus éloignées comme Voisey Bay, Goose Bay et l'île de Vancouver.

Nous avons aussi des procédures établies et des règlements qui prévoient des vérifications régulières à l'intérieur de l'entreprise. Des contrôles sont également effectués par les responsables de la qualité pour vérifier l'entretien dans chaque base.

Le sénateur Roberge: Vous avez dit que les lois aux États-Unis et au niveau international sont bien plus strictes qu'au Canada?

M. McCutcheon: Aux États-Unis, elles sont beaucoup moins rigoureuses. Les lois canadiennes sont beaucoup plus strictes que la législation américaine.

Le sénateur Roberge: Et sur le plan international?

M. McCutcheon: C'est un peu plus strict. Pour ce qui est de certaines règles générales, comme pour les vols de jour en Europe, il faut un mille de visibilité. Au Canada on avait le droit de voler avec un demi mille, mais on vient d'établir l'exigence d'un mille. Aux États-Unis, il n'y a pas de limite. Pour les vols de nuit au Canada, il faut établir une altitude sécuritaire minimale, c'est-à-dire mille pieds au-dessus du sommet le plus élevé. Et c'est la même règle en Europe. Aux États-Unis il n'y a pas de limite. On peut choisir son altitude.

Le sénateur Roberge: On vient de créer Nav Canada. Pensez-vous que cela aura une incidence sur la sécurité?

M. McCutcheon: C'est possible. On crée des ennuis quand les gens essayent de faire des économies de bouts de chandelle. A-t-on mis au point un mécanisme selon lequel Nav Canada va décréter que vous devrez payer tant pour utiliser telle partie de la piste? Je ne le pense pas, mais ils ne vont pas tarder à le faire. Au lieu d'utiliser les règles de vol aux instruments qui font appel au système aérien administré par Nav Canada, les exploitants vont décider de se débrouiller avec les règles de vol à vue. Ainsi, on va constater davantage d'avions dans les secteurs où travaillent généralement les hélicoptères. Cela pourrait créer un problème.

Le sénateur Roberge: Ne peut-il y avoir une réglementation?

M. McCutcheon: Oui, mais son application sera difficile. Cela se produirait en grande partie dans les régions éloignées où les aéronefs ne sont pas visibles au radar, et cetera.

Le sénateur Roberge: Vous dites que la plupart des accidents sont attribuables à un manque de discipline. Je suppose qu'avec une formation adéquate et des sanctions suffisamment sévères, on pourrait y remédier en partie. Je suis un peu surpris par cette observation.

Mr. McCutcheon: People do not think that they will have an accident.

Senator Roberge: But if you have some stringent regulations within the organization, you can counteract these things. People know they will lose their licence or their job.

Mr. McCutcheon: We have done that. If you have a major accident, you will probably lose your job. People know that. But the attitude is "It will not happen to me". It is a psychological thing. We are trying to get them to think that it can happen to them, and therefore do not take the risk. There are enough risks as it is. They do not need extra ones.

Senator Roberge: If I go to your organization and I want to see the records of repairs, maintenance and upkeep, is that all computerized? Do you know exactly what has been done on each of your aircraft?

Mr. McCutcheon: Yes. Some of the helicopters we have are more than 20 years old. Every component on it has a finite life. They are overhauled at a certain period. A main rotor blade is good for 4,000 hours; part of an engine is good for 2,000 hours. Then you take that part and overhaul it. We maintain computerized records, plus there is an actual card that goes with that component whenever it is shipped out for overhaul. It is all well monitored.

Senator Bacon: I was surprised to hear that the major cause of helicopter accidents is pilot error. What about weather or mechanical?

Mr. McCutcheon: Pilot error is a big section which encompasses weather. The pilot is the one who makes the decision whether or not to go.

Senator Bacon: Do you have any rules?

Mr. McCutcheon: There are lots of rules. There are rules that say how many miles of visibility you need to have. Sometimes people will just ignore the rule, because they think the customer wants them to go. It is a thought process, and we are trying to emphasize to our pilots to stop and think; they do not have to do it.

Senator Bacon: What about mechanical fault?

Mr. McCutcheon: Mechanical fault causes maybe 10 per cent of our accidents. That would be on the high side. In the last year, I cannot think of one accident that was caused by mechanical problems, and I think we had ten accidents.

Senator Bacon: Is there any competition in the helicopter industry that would force carriers to cut back on maintenance or repairs in order to cut the costs?

Mr. McCutcheon: There is more deregulation, so you get more competitors. Most companies realize that they must maintain their aircraft to a standard. Transport Canada will come in and look at your books to make sure that they are maintained.

M. McCutcheon: Les gens ne pensent pas qu'ils vont avoir un accident.

Le sénateur Roberge: Mais s'il existe des règlements stricts, on peut contrer cette tendance. Les gens savent qu'ils vont perdre leur permis ou leur emploi.

M. McCutcheon: C'est déjà le cas. Si vous avez un accident grave, vous perdez probablement votre emploi. Les gens le savent. Mais ils pensent néanmoins que cela ne va pas leur arriver. C'est un état d'esprit. Nous essayons de leur faire comprendre que ça peut leur arriver et qu'ils ne doivent pas prendre de risques. Les risques sont déjà suffisamment importants, il ne faut pas en ajouter.

Le sénateur Roberge: Si je vais à votre entreprise pour voir les dossiers concernant les réparations et l'entretien, est-ce que tout cela est informatisé? Savez-vous exactement quels travaux ont été faits sur chacun de vos appareils?

M. McCutcheon: Oui. Certains de nos hélicoptères ont plus de 20 ans. Chaque pièce a une durée de vie limitée. Elles font l'objet d'une révision à un certain moment. L'aillette principale de rotor vaut pour 4 000 heures, un composant de moteur vaut pour 2 000 heures. Ensuite on prend la pièce pour la réviser. Nous avons des dossiers informatisés et il y a en plus une fiche qui accompagne la pièce lorsqu'elle est expédiée pour révision. Tout cela est suivi de très près.

Le sénateur Bacon: J'ai été surprise d'apprendre que les erreurs de pilotes sont la cause principale d'accidents d'hélicoptères. Quelle est l'importance du temps et des défaillances mécaniques?

M. McCutcheon: La catégorie «erreur du pilote», comprend aussi le temps. C'est le pilote qui décide s'il va faire le vol ou non.

Le sénateur Bacon: Avez-vous des règles?

M. McCutcheon: Il y en a en masse. Il y a des règles qui précisent la distance en milles de visibilité. Parfois les gens décident simplement de passer outre parce qu'ils pensent que le client veut qu'ils fassent le vol. C'est affaire de réflexion. Nous essayons de faire comprendre à nos pilotes que c'est à eux de décider et qu'ils ne sont pas obligés de le faire.

Le sénateur Bacon: Parlez-nous des défaillances mécaniques?

M. McCutcheon: Les défaillances mécaniques sont responsables d'environ 10 p. 100 de nos accidents, au maximum. Je ne me rappelle pas d'un seul cas l'année dernière d'un accident causé par des problèmes mécaniques sur les 10 accidents que nous avons eus.

Le sénateur Bacon: Existe-t-il une concurrence dans le secteur des hélicoptères qui obligerait les transporteurs à réduire leurs frais d'entretien et de réparation?

M. McCutcheon: La déréglementation entraîne une augmentation du nombre de concurrents. La plupart des compagnies comprennent que leurs appareils doivent être entretenus pour répondre à certaines normes. Transports Canada va venir examiner vos livres pour s'en assurer.

Senator Bacon: Is there a possibility of cutting costs in maintenance?

Mr. McCutcheon: There is a possibility, yes.

Senator Bacon: Because of competition?

Mr. McCutcheon: People may have done that in the past.

Senator Bacon: Is there strong competition among the helicopter companies?

Mr. McCutcheon: It is a very competitive business. It varies from year to year, depending on the amount of work out there. The last three years have been very good.

Senator Bacon: Do you stress to your pilots the importance of safety measures? I suppose you have special training on that.

Mr. McCutcheon: Yes. Each year every pilot has a minimum of one hour of training on each type of aircraft that he flies. Then he gets an hour-long check ride with a check pilot to make sure that the training pilot has done his job. That is a minimum. If somebody needs more, or if we are about to do a specialized job, then the pilot gets extra training to get him up to standard to do the work.

Customers expect the pilots to be well trained. They know what a pilot should be able to do. If you send someone who cannot do the job, they soon let you know.

Senator Bacon: If I ever travel by helicopter, will that be safe?

Mr. McCutcheon: Oh yes.

The Chairman: The operations at Voisey's Bay amounts to quite a challenge, perhaps the largest challenge, that any lifting company has had over the years. Could you tell us about any innovative measures you are putting in place or considering with respect to safety? Just talk to us generally about it.

Mr. McCutcheon: Transport Canada helped us out at Voisey's Bay. We were working there, and another five or six operators had an additional 20 helicopters out there. There were approximately 50 machines in a very small area. Air traffic control became a problem, and Transport Canada helped out by setting up a separate frequency to use in different areas. We established routes. If you go from here to here, you would follow a particular route. We made sure that all the pilots followed the routes in order to avoid mid-air collisions. With that number of aircraft operating in a small area, it was a valid concern.

Because of the number of people who are going through there, we set up a standard safety briefing scheme. As soon as someone came on site, on to the customer's property, we would take them through and give them a briefing for safety around the helicopters. We also used fencing to control people from walking into the helicopter operating areas. We also used many twin-engine aircraft there because the terrain is so rough. It is a brutal area.

Le sénateur Bacon: Est-il possible de réduire les coûts d'entretien?

M. McCutcheon: Oui, c'est possible.

Le sénateur Bacon: À cause de la concurrence?

M. McCutcheon: Les gens l'ont peut-être déjà fait dans le passé.

Le sénateur Bacon: Y a-t-il une forte concurrence entre les différentes entreprises d'hélicoptères?

M. McCutcheon: C'est un secteur très concurrentiel. La concurrence varie d'une année à l'autre, selon la quantité de travail. Les trois dernières années ont été très bonnes.

Le sénateur Bacon: Insistez-vous auprès de vos pilotes sur l'importance des mesures de sécurité? Je suppose que vous y consacrez une formation spéciale.

M. McCutcheon: Oui. Tous les ans chaque pilote reçoit au minimum une heure de formation pour chaque type d'hélicoptère qu'il pilote. Ensuite il fait un vol de vérification d'une heure avec un pilote inspecteur pour s'assurer qu'il a bien appris sa leçon. C'est le minimum. Si quelqu'un a besoin de plus de formation, ou si nous devons faire un travail spécialisé, le pilote reçoit une formation supplémentaire afin d'être à la hauteur.

Les clients s'attendent à ce que le pilote soit bien formé. Ils savent ce qu'un pilote devrait pouvoir faire. Si vous leur envoyez quelqu'un qui ne sait pas faire son travail, ils vous le font savoir.

Le sénateur Bacon: Si jamais je voyage en hélicoptère, est-ce que ce sera sécuritaire?

M. McCutcheon: Certainement.

Le président: Le travail à Voisey Bay représente tout un défi, probablement le défi le plus important auquel une entreprise de transport aérien ait jamais eu à faire face. Pourriez-vous nous parler un peu des nouvelles mesures de sécurité que vous songez à prendre et de l'aspect de sécurité en général?

M. McCutcheon: Transports Canada nous a aidés à Voisey's Bay. Nous étions là-bas et il y avait cinq ou six autres entreprises avec 20 hélicoptères. En tout, il y avait une cinquantaine d'appareils dans un rayon très limité. Le contrôle du trafic aérien est devenu difficile et Transports Canada nous a aidés en établissant une fréquence distincte à utiliser dans différentes régions. Nous avons établi des routes aériennes. Pour aller de tel endroit à tel autre endroit, il fallait suivre un parcours précis. Nous avons veillé à ce que tous les pilotes respectent ces parcours pour éviter des collisions en plein air. Il est normal de s'inquiéter avec un tel nombre d'appareils dans une zone limitée.

Étant donné le nombre de personnes de passage, nous avons mis au point une procédure pour les mettre au courant de la sécurité. Dès que quelqu'un arrivait sur le chantier, sur la propriété du client, nous organisions une visite et une séance d'information concernant la sécurité à proximité des hélicoptères. Nous avons également installé des clôtures pour empêcher les gens de circuler dans les endroits où se posent les hélicoptères. Nous avons aussi utilisé beaucoup de bimoteurs là-bas, parce que le terrain est tellement accidenté, c'est très dur.

The Chairman: You have encountered no surprises, then, from the safety aspect of the operation?

Mr. McCutcheon: No. We were surprised by the number of aircraft operating in the area.

The Chairman: Did you have a portable tower, or was it plane to plane?

Mr. McCutcheon: It was all plane to plane. In the town of Nain, there was a ground control there, more or less. There was someone you could talk to at Nain airport, an advisory system.

The Chairman: Is it all VFR or is it mixed?

Mr. McCutcheon: It was mostly VFR, with a bit of IFR. The airplanes that are shuttling people in from Goose Bay would be on IFR flights.

The Chairman: No sightseeing?

Mr. McCutcheon: No sightseeing.

The Chairman: What equipment are you using up there?

Mr. McCutcheon: We have Bell 212s. That is a medium twin, a 12-passenger helicopter.

The Chairman: Does it have any or limited de-icing?

Mr. McCutcheon: No de-icing. None of the aircraft up there have de-icing. If there is freezing drizzle, it is a no-fly day. We are also using Eurocopter Astars 350. It is a six-passenger aircraft. We are also using Twin Stars, which is the twin-engine model of the Astars. We are using a lot of Bell JetRangers and LongRangers as well.

The Chairman: With respect to your offshore operations, you suggested that when you are in Indonesia, you do as the Indonesians require. Do you maintain your Canadian operational standards with respect to maintenance and safety?

Mr. McCutcheon: For flight standards, maintenance standards and safety, if the Canadian rule is higher, we use it. If the local rule is higher, we fly to that standard. In Thailand, they basically follow the Canadian regulations. They deal with Transport Canada on rules and procedures.

In some countries where we go, we are the first operator there, so they use the Canadian rules as the rules to work by. Those are the first standards that they have had, of any description.

The Chairman: The Canadian standards would become the standard?

Mr. McCutcheon: Many of our customers are American or British companies, and they will pick a Canadian company, whether it is Canadian Helicopters or some of our competitors, just because of the Canadian rules and the way we operate as helicopter operators.

The Chairman: The crews of your aircraft operating in Britain, are they generally British?

Le président: Alors vous n'avez pas eu de surprise du point de vue sécuritaire?

M. McCutcheon: Non. Nous avons été surpris par le nombre d'aéronefs qui desservent la région.

Le président: Aviez-vous une tour portative ou est-ce que les messages se transmettaient d'un avion à l'autre?

M. McCutcheon: C'était d'un avion à l'autre. Dans la localité de Nain, il y avait une sorte de contrôle au sol. Il y avait quelqu'un à qui on pouvait parler à l'aéroport de Nain, quelqu'un qui pouvait donner des conseils.

Le président: Utilisiez uniquement les règles de vol aux instruments ou était-ce un régime mixte?

M. McCutcheon: C'était surtout les RVI avec un peu de RVV. Les avions qui font la navette de Goose Bay, font des vols RVV.

Le président: Pas d'excursion touristique?

M. McCutcheon: Non.

Le président: Qu'est-ce que vous aviez comme appareil là-bas?

M. McCutcheon: Nous avons des hélicoptères Bell 212, c'est-à-dire des bimoteurs ayant une capacité de 12 passagers.

Le président: Ont-ils un mécanisme de déglacage ou une capacité limitée?

M. McCutcheon: Ils ne font pas de déglacage. Aucun des appareils utilisés là-bas ne le fait. Et s'il y a du verglas, les hélicoptères ne sortent pas. Nous utilisons aussi des Eurocopters Astars 350, un appareil qui prend six passagers. Nous utilisons aussi les Twin Stars, c'est-à-dire les modèles bimoteurs de l'Astars. Nous utilisons beaucoup de Bell JetRangers et des LongRangers aussi.

Le président: Concernant vos activités outre-mer, vous dites que lorsque vous êtes en Indonésie, vous respectez les exigences indonésiennes. Vous conformez-vous aux normes canadiennes en ce qui concerne l'entretien et la sécurité?

M. McCutcheon: Pour ce qui est des normes de vol, d'entretien et de sécurité, si les règles canadiennes sont plus exigeantes, nous nous y conformons. Si la règle locale est plus exigeante, nous la respectons. En Thaïlande, ils suivent essentiellement les règlements canadiens. Ils font affaire avec Transports Canada pour ce qui est des règles et procédures.

Dans certains pays où nous allons, nous sommes les premiers à faire ce genre de travail, alors on se sert des règlements canadiens, c'est-à-dire les premières normes auxquelles ils ont été exposés.

Le président: Ce sont les normes canadiennes qui sont adoptées?

M. McCutcheon: Beaucoup de nos clients sont des sociétés américaines ou britanniques et elles choisissent une entreprise canadienne, qu'il s'agisse de Canadian Helicopters ou certains de nos concurrents, simplement à cause de la réglementation canadienne et notre façon de travailler.

Le président: Les équipages des appareils que vous utilisez au Royaume-Uni, sont-ils généralement britanniques?

Mr. McCutcheon: British International is a separate company, and they are all British pilots. As a Canadian, it is hard to get in there and work in Britain; it is almost impossible.

The Chairman: Does the same hold true in Indonesia?

Mr. McCutcheon: No. They recognize a Canadian licence and they let us work there. As a country develops and they get their own aviation industry, they tend to tell us to go back to Canada. India is an example of that. In the mid-seventies, India was a big operation for Okanagan Helicopters. Then they decided that they would take over, and they used some of their own army helicopters and replaced us.

The Chairman: We are going to make suggestions with respect to an Aeronautics Act to replace the 70- or 80-year-old apparition that we have. Could you talk to us for a minute or two about things that you might like to see in a new Aeronautics Act, such as the regulatory process, Canadian ownership, licensing, or the hours of operation?

Mr. McCutcheon: We operate internationally. By the same token, we worry about American operators coming up and working in Canada. We had some concerns with free trade. As long as they are working by Canadian standards and maintaining their aircraft to Canadian standards, then the competition is equal. A level playing field is important. If everyone works by the same rules, it makes it safer because then you have good, steady competition and nobody has to cut corners because everyone is operating basically the same. Then it becomes the customer's choice as to the level of service they require.

The Chairman: Are corners being cut in your industry, Mr. McCutcheon?

Mr. McCutcheon: Generally there is a possibility, yes.

The Chairman: Where corners are being cut, would you have reason to believe that this might impair safety?

Mr. McCutcheon: Short term, probably not, but if you get into the habit of cutting a corner to get something done, then there is something wrong with the process and eventually that will catch up with you.

The Chairman: I am talking about buying, for example, a stolen spark plug that has not been tagged.

Mr. McCutcheon: You see very little of that in Canada. Maybe I have been sheltered a bit because at Canadian Helicopters we are very careful where we buy our parts. If we buy something from a company in the United States, we will go down and audit that company to see their standard of overhaul.

In the United States, there are a lot of ex-military parts floating about. They may not meet the same standard as the manufacturer, Bell Helicopters, in Montreal specifies. That is a problem in the industry, especially in the States and the Far Eastern countries. In Canada, most companies are very careful about what they buy

M. McCutcheon: British International est une entreprise distincte qui n'emploie que des pilotes britanniques. Il est très difficile pour des Canadiens de travailler au Royaume-Uni, c'est presque impossible.

Le président: En est-il de même en Indonésie?

M. McCutcheon: Non. Ils reconnaissent le permis canadien et ils nous autorisent à travailler. Au fur et à mesure que le pays se développe et se dote de son propre secteur de l'aviation, il a tendance à nous renvoyer au Canada, comme cela s'est passé en Inde. Au milieu des années 70, Okanagan Helicopters a beaucoup travaillé en Inde. Ensuite les Indiens ont décidé de prendre la relève et ils ont utilisé les hélicoptères de l'armée pour nous remplacer.

Le président: Nous allons faire des recommandations concernant la Loi sur l'aéronautique pour remplacer la version qui date de 70 ou 80 ans. Pourriez-vous pendant quelques instants nous parler de ce que vous aimeriez voir dans une nouvelle Loi sur l'aéronautique, instamment la réglementation, la propriété canadienne, la délivrance des permis ou les heures d'opération?

M. McCutcheon: Nos services sont internationaux. De même, l'arrivée des exploitants américains au Canada nous inquiète. Nous avons certaines préoccupations au sujet du libre-échange. Pourvu que les Américains travaillent selon les normes canadiennes et qu'ils entretiennent leurs aéronefs conformément aux normes canadiennes, la concurrence est équitable. Il faut que nous soyons sur un pied d'égalité. Si tout le monde joue selon les mêmes règles, il y aura plus de sécurité, parce qu'on aura une bonne concurrence continue et personne ne devra arrondir les coins parce que tout le monde fonctionne essentiellement de la même façon. À ce moment-là, il incombera aux clients de choisir le niveau de service qui leur faut.

Le président: Est-ce qu'on arrondit les coins dans votre secteur, monsieur McCutcheon?

M. McCutcheon: Cette possibilité existe de façon générale, oui.

Le président: Où est-ce qu'on arrondit les coins, croyez-vous que c'est au détriment de la sécurité?

M. McCutcheon: À court terme, probablement que non, mais si vous avez l'habitude d'arrondir les coins pour réaliser une tâche, il y a quelque chose qui cloche dans la façon de procéder et cela finira par vous rattraper.

Le président: Je parle par exemple de l'achat d'une bougie d'allumage volée qui n'a pas été recensée.

M. McCutcheon: On voit très peu de cela au Canada. J'ai peut-être été un peu à l'abri de cela, parce qu'à Canadian Helicopters nous faisons très attention lorsque nous achetons des pièces. Si nous achetons quelque chose d'une compagnie américaine, nous nous rendons sur place pour vérifier la compagnie et ses normes d'entretien.

Aux États-Unis, il y a beaucoup d'anciennes pièces militaires qui sont disponibles. Elles ne satisferont peut-être pas les normes exigées par le fabricant, Bell Helicopters à Montréal. C'est un problème dans l'industrie, surtout aux États-Unis et dans les pays de l'Extrême-Orient. Au Canada, les compagnies, pour la plupart,

because you could end up with a part on your aircraft and Bell Helicopter will say, "That aircraft is grounded until that part is replaced." That happens.

The Chairman: How would you get your hands on a part like that? Would it be through suppliers?

Mr. McCutcheon: They drift into the system.

The Chairman: Like a flu bug?

Mr. McCutcheon: Yes, it is like a flu bug. The major air carriers, such as Air Canada and CP, need to be very careful where they get their parts. I have heard of operators buying parts from some company in Florida where that company basically just washed it off, cleaned it up, and put a repaired tag on it. They are unscrupulous people, I guess.

The Chairman: If you look at something you can hold in your hand and it is part of a piece of machinery that you know is worth \$50,000, and someone has one for sale for \$2,000, you had better think twice?

Mr. McCutcheon: There is a great deal of temptation there. We are very careful where we get our parts. We audit. We have customers who come through and they audit us. Recently we had Broken Hills Proprietary Company from Australia. They came through and checked our maintenance records, our flight standard records. They even asked, "Where did you buy this part from?" You have to show where the part came from. You have to be able to trace it back to the original, new part from Bell Helicopter in Montreal. That is our standard. Most companies are like that, and they maintain that standard.

The Chairman: Even with Bell licencees you still need to be somewhat careful.

Mr. McCutcheon: Yes. Bell is careful also. They do audits on people who supply to them, and make sure that they are supplying spec. parts as well.

Senator Adams: I live in the Northwest Territories, and there are many helicopters flying around some of our communities. If you have a contract with the mining companies or oil companies, how do you set up your contract? Is it by flying hours or so many trips? How does it work?

Mr. McCutcheon: Usually it is by number of days, and by number of hours per day. In the summertime, if you were to look at a graph of the amount of flying done in Canada by helicopter companies, it is a reverse bell curve. It goes up in the summer — May, June, July, August, September — and then drops rapidly. November, December and into January is a very slow time. In the summertime, we tell our customers that they must pay for four hours at a minimum. In other words, we set a minimum number of hours that they must pay for each day. Most contracts are like that. The customer realizes that they must get all their work done, especially up north, in May, June and July. They do all their intense flying in the summer and then study the results all winter.

font très attention à ce qu'elles achètent car elles pourraient se retrouver dans une situation où elles ont une pièce sur un aéronef et où Bell Helicopter dit: «Cet appareil n'est plus autorisé à voler jusqu'à ce que la pièce soit changée.» Ça arrive.

Le président: Comment obtiendriez-vous une telle pièce, d'un fournisseur?

M. McCutcheon: Elles font surface dans le réseau.

Le président: Comme un virus?

M. McCutcheon: Oui, comme un virus. Les grands transporteurs aériens comme Air Canada et CP doivent faire très attention à l'origine de leurs pièces. J'ai déjà entendu des exploitants dire qu'ils ont acheté des pièces d'une compagnie en Floride qui n'a fait que rincer, nettoyer et mettre une étiquette sur la pièce pour indiquer qu'elle avait été réparée. Ces gens sont sans scrupule.

Le président: Si vous regardez quelque chose que vous pouvez tenir dans votre main et qui fait partie d'un équipement qui vaut 50 000 \$, et quelqu'un en a un à vendre pour 2 000 \$, vous avez intérêt à y penser à deux fois?

M. McCutcheon: La tentation est forte. Nous faisons très attention à l'origine des pièces que nous achetons. Nous vérifions. Nous avons des clients qui viennent chez nous pour vérifier. Récemment, Broken Hills Proprietary Company de l'Australie est venue vérifier nos dossiers d'entretien ainsi que nos dossiers sur les normes de vol. Les représentants nous ont même demandé où nous avons obtenu certaines pièces. Vous devez leur montrer l'origine de la pièce. Vous devez être en mesure de la retracer à la nouvelle pièce d'origine de Bell Helicopter à Montréal. Ce sont les normes que nous respectons. Les compagnies sont, pour la plupart, comme ça, et elles respectent ces normes.

Le président: Même avec les licences de Bell, il faut faire attention.

M. McCutcheon: Oui. Bell fait attention aussi. La compagnie vérifie auprès de ses fournisseurs pour assurer qu'ils fournissent des pièces d'origine aussi.

Le sénateur Adams: Je vis dans les Territoires du Nord-Ouest, et dans certaines de nos collectivités, il y a beaucoup d'hélicoptères. Si vous avez un contrat avec une compagnie minière ou pétrolière, comment établissez-vous le contrat? Est-ce en fonction des heures de vol ou du nombre de voyages? Comment est-ce que cela marche?

M. McCutcheon: D'habitude, c'est en fonction du nombre de jours et du nombre d'heures par jour. En été, si vous regardiez un graphique sur le temps de vol des compagnies d'hélicoptères canadiennes, vous verriez une courbe en cloche inversée. Elle monte en été — entre mai et septembre — et descend rapidement. La période de novembre à janvier est très calme. En été, nous avisons nos clients qu'ils doivent payer un minimum de quatre heures. Autrement dit, nous fixons un nombre d'heures minimal, pour lequel ils doivent payer chaque jour. Les contrats sont presque tous comme cela. Les clients savent que le travail, surtout dans le Nord, doit être fait entre mai et juillet. On fait énormément d'heures de vol l'été et l'hiver les clients étudient les résultats.

Senator Adams: Do you charge per hour or per day?

Mr. McCutcheon: It is a combination of by the hour plus how many days.

Senator Adams: I come from Rankin Inlet. Sometimes there are two or three helicopters up there in the summertime, working for a mining company. Do you have a rule that your pilots are allowed so many hours per week? It must be difficult to get another pilot to come in if you have to go down south and bring him back.

Mr. McCutcheon: It is all regulated. Each pilot is allowed a maximum of, say, ten hours per day. He can work for a 14-hour duty day. He is allowed to work 30 days, and then he needs to have three days off. There are more regulations being set up relating to duty day standards.

Senator Adams: What are the regulations for the payload in a helicopter? Do the pilots say, "I am behind in my hours. Because I did not fly yesterday due to fog, I can take an extra barrel for the day." Is that how it works, or does he have to go by the weight?

Mr. McCutcheon: He still has to go by the weight. The manufacturer sets the maximum gross weight of the aircraft, and the company has to maintain that standard. You have mentioned examples where pilots can say, "Because I did not work yesterday I will try and deliberately overload the aircraft." If we catch a pilot doing that, he is out of a job. It is cut and dried. He is not only damaging the aircraft at that moment, but that overweight operation will not catch up to us until half a year or a year later. Then you ask, "Why did this part fail?" "It was because Bill last summer was overgrossing the aircraft all the time." With the way we track maintenance, usually we can tell if somebody is abusing an aircraft, one way or another.

Senator Adams: We heard from some float pilots and helicopter pilots. They told us that there is a regulation stipulating no more than 10 or 12 hours a day of flying time. Do you think longer hours should be allowed because sometimes we have 24-hour daylight, and at other times we have bad weather? Do you agree with that? Should some pilots be able to add another three or four more hours every day in the summer?

Mr. McCutcheon: Transport Canada has set a standard, and if everybody adheres to the standard then that becomes the normal way that we operate, and I think it is better to leave it that way rather than make exceptions. We have had jobs in the past where — and this is where I start contradicting myself — there is very little flying, and you have a really long day, and the guy can sleep all day and then maybe do an hour of flying at 9:00 at night and then he goes back to bed and does not fly again until 7:00 the next day or something. Usually we try and push the fact that there is the rule, that is the regulation, they will not change it for you so

Le sénateur Adams: Avez-vous des taux horaires ou quotidiens?

M. McCutcheon: C'est une combinaison du taux horaire, plus le nombre de jours.

Le sénateur Adams: Je viens de Rankin Inlet. Parfois, deux ou trois hélicoptères se trouvent là-bas l'été, au service d'une compagnie minière. Avez-vous une règle régissant le nombre d'heures que les pilotes sont autorisés à travailler par semaine? Il doit être difficile de faire venir un autre pilote s'il faut aller le chercher dans le Sud.

M. McCutcheon: Tout est réglementé. Chaque pilote est autorisé à travailler un maximum de 10 heures par jour. Il peut faire une journée de service de 14 heures. Il est autorisé à travailler 30 jours et ensuite il doit avoir trois jours de congé. On prépare d'autres règlements portant sur les normes pour les journées de service.

Le sénateur Adams: Que disent les règlements sur les charges qu'un hélicoptère est autorisé à transporter? Est-ce que les pilotes disent: «J'ai pris du retard. Comme je n'ai pas pu voler hier à cause du brouillard, je peux prendre un baril de plus aujourd'hui.» Est-ce la façon dont on fonctionne ou est-ce qu'il doit travailler en fonction du poids?

M. McCutcheon: C'est toujours en fonction du poids. Le fabricant fixe la masse brute maximale et la compagnie doit respecter cette norme. Vous avez donné l'exemple d'un pilote qui pourrait dire: «Comme je n'ai pas travaillé hier, je vais à dessein surcharger l'aéronef.» Si nous attrapons un pilote en train de le faire, il perdra son emploi. C'est aussi simple que cela. Il endommage non seulement l'aéronef à ce moment-là, mais nous serons obligés de payer à cause de cette surcharge, six mois ou un an plus tard. On se demande alors, pourquoi une telle pièce a été défaillante. C'était parce que Bill a régulièrement surchargé l'aéronef l'été dernier. Grâce à nos dossiers d'entretien, nous sommes d'habitude en mesure de voir si quelqu'un fait un mauvais usage de l'aéronef d'une façon ou d'une autre.

Le sénateur Adams: Des pilotes d'avion à flotteurs et des pilotes d'hélicoptères ont comparu devant le comité. Ils nous ont dit qu'il existe un règlement qui fixe un maximum de 10 à 12 heures de vol par jour. Croyez-vous qu'on devrait prolonger les heures parce que nous avons parfois 24 heures de soleil par jour, et à d'autres moments, du mauvais temps? En êtes-vous d'accord? Certains pilotes devraient-ils être autorisés à ajouter trois ou quatre heures de plus tous les jours pendant l'été?

M. McCutcheon: Transports Canada a établi des normes. Si tout le monde respecte ces normes, ces pratiques deviennent normales. Je pense que c'est mieux de laisser cela tel quel au lieu de faire des exceptions. Nous avons eu des projets par le passé — et c'est là où je commence à me contredire — ou il y a très peu d'heures de vol, ou la journée est très longue et ou le pilote peut dormir toute la journée et peut-être travailler une heure vers 21 heures. Ensuite, il se recouche, et il ne travaille pas avant 7 heures le lendemain matin, ou quelque chose du genre. D'habitude, nous insistons sur le fait qu'il y a des règles, des

stick with it, and if we must, we will put another pilot in there to double-crew the aircraft and make use of the longer days.

I just have one question, and the subject was raised earlier; it is with respect to drug and alcohol testing. It has become more of a problem with us in that we have aircraft operating for American companies, like a big American oil company, and they will say we want to do a drug test on Joe pilot, so it has become a problem for us.

Senator Bacon: What kind of problem; because people refuse to be tested?

Mr. McCutcheon: Nobody has refused yet.

Senator Bacon: Do you test?

Mr. McCutcheon: No, we do not, but our customers ask for it, though.

Senator Bacon: I would do that.

Mr. McCutcheon: It is something that the railway guys raised, and the road guys; it is a problem.

Senator Bacon: Why would the pilot refuse to be tested? We heard the trucking industry saying that they had programs and that they test their people, and the people accept it, 95 per cent.

Mr. McCutcheon: Most people will take it.

Senator Bacon: But you do not do it?

Mr. McCutcheon: Most people will do the test because it is not a problem.

Senator Bacon: Did you ever try to have a program? You are in charge of safety, are you not?

Mr. McCutcheon: Yes.

Senator Bacon: Would you have a program on drug testing and substance testing?

Mr. McCutcheon: No, we do not, because we understood that it is against the law, or against human rights.

Senator Bacon: It can be challenged, but you can have that to ensure safety to your passengers. If I ever fly in one of your helicopters, I will ask.

Mr. McCutcheon: Please do.

Senator Bacon: You had better have a program before that.

Senator Roberge: Is it perhaps something you should start looking into; do you start preparing a program not only for your customers but for others who do not ask?

Mr. McCutcheon: It is just that customers will ask to have a drug test, and generally you monitor what your people are doing.

règlements, qui ne seront pas modifiés pour qui que ce soit. Donc il faut les respecter, et, au besoin, nous envoyons un deuxième pilote pour pouvoir profiter des journées plus longues.

J'ai juste une question et on l'a soulevée plus tôt; elle porte sur le dépistage des drogues et de l'alcool. La question devient un peu plus problématique pour nous, parce que nous avons des aéronefs au service de compagnies américaines, comme une grande société pétrolière américaine, et on nous demande de faire passer un test de dépistage à certains pilotes. Donc c'est devenu un problème pour nous.

Le sénateur Bacon: Quel genre de problème; un problème parce que les gens refusent de se soumettre aux tests?

M. McCutcheon: Jusqu'ici personne n'a refusé.

Le sénateur Bacon: Faites-vous les tests?

M. McCutcheon: Non, mais nos clients le demandent.

Le sénateur Bacon: Je ferai la même chose.

M. McCutcheon: C'est un sujet que les représentants des compagnies de chemins de fer et du transport routier ont soulevé; c'est un problème.

Le sénateur Bacon: Pourquoi un pilote refuserait-il de subir un test? Les gens de l'industrie du camionnage nous ont dit qu'ils ont des programmes, qu'ils font subir des tests aux employés et que 95 p. 100 des employés l'acceptent.

M. McCutcheon: La plupart des gens acceptent de le subir.

Le sénateur Bacon: Mais vous ne le faites pas?

M. McCutcheon: La plupart des gens acceptent de subir le test parce qu'il n'y a pas de problème.

Le sénateur Bacon: Avez-vous déjà essayé de mettre sur pied un programme? Vous êtes responsable de la sécurité, n'est-ce pas?

M. McCutcheon: Oui.

Le sénateur Bacon: Auriez-vous un programme de dépistage des drogues ou de l'alcool?

M. McCutcheon: Non, parce que nous avons pu comprendre qu'un tel programme ne serait pas permis en vertu de la loi, ou qu'il violerait les droits de la personne.

Le sénateur Bacon: Il peut être contesté, mais vous pourriez l'avoir pour assurer la sécurité de vos passagers. Si jamais je prends un de vos hélicoptères, je le demanderais.

M. McCutcheon: Je vous en prie.

Le sénateur Bacon: Il est préférable pour nous d'avoir un programme en place avant cela.

Le sénateur Roberge: C'est peut-être quelque chose que vous devriez commencer à examiner; commencez-vous à préparer un programme non pas uniquement pour les clients, mais pour d'autres qui ne le demandent pas?

M. McCutcheon: Normalement, les clients demanderont un test de dépistage des drogues et, en général, on surveille le comportement de nos gens.

Senator Roberge: If you are in charge of safety, you are in charge of getting things done better. Would that not be something that you should look into and make recommendations about to your bosses?

Mr. McCutcheon: To have random drug testing? Yes. It is an area of concern, yes.

Senator Bacon: Well, have you never thought about that?

Senator Roberge: Will you do something about it?

Mr. McCutcheon: No, we have never really thought about it.

Senator Bacon: You do not think about those things?

Mr. McCutcheon: Ninety-nine per cent of the people you run into, they do not have a problem with drugs or alcohol.

Senator Bacon: How do you know?

Mr. McCutcheon: It is a small community. There are probably 3,000 helicopter pilots in Canada.

Senator Bacon: Are you telling me that no one has a substance problem?

Mr. McCutcheon: No, I am not telling you that. I am saying generally they do not.

Senator Bacon: If I ever take a helicopter, I will have the pilot checked before. I will let you know.

The Chairman: The next group appearing before us is the Company of Master Mariners, and I would ask them to come forward. Captain, would you like to make some introductory statements and then we will get into some questions and answers, more to try and uncover problems that we might begin to deal with it, at a later time and upon reflection. With that little word, please commence.

Mr. Alan Knight, Divisional Master of the Maritimes Division of the Company of Master Mariners of Canada: Mr. Chairman, senators, I bring you greetings from the Company of Master Mariners of Canada. I am here representing Captain Douglas Wilson, who is the national master of the company.

The Company of Master Mariners of Canada is a professional organization of men and women qualified to command Canadian merchant ships. Included in our letters patent is the stated intention to give evidence before royal commissions, courts of enquiry, committees and boards of any description, on all matters concerning the merchant service.

In speaking to you today, it is my intention to deal with three subjects, namely, regulation and enforcement, training and accident investigation. First, regulation and enforcement. Regulation of the marine industry in Canada is done by the Marine Safety Branch of Transport Canada under the authority of the Canada Shipping Act and various regulations made thereunder.

Le sénateur Roberge: Si vous êtes responsable de la sécurité, c'est à vous d'assurer que les choses sont mieux faites. Ne devriez-vous pas examiner cela et faire des recommandations à vos patrons?

M. McCutcheon: Pour avoir un test antidrogue fait au hasard? Oui. C'est un sujet de préoccupation, bien sûr.

Le sénateur Bacon: Vous n'avez jamais envisagé cela?

Le sénateur Roberge: Allez-vous faire quelque chose à ce sujet?

M. McCutcheon: Non, nous n'avons jamais vraiment envisagé cette possibilité.

Le sénateur Bacon: Ne pensez-vous pas à ces choses-là?

M. McCutcheon: Quatre-vingt-dix-neuf pour-cent des gens qu'on voit n'ont pas de problème de drogues ou d'alcool.

Le sénateur Bacon: Comment pouvez-vous le savoir?

M. McCutcheon: L'industrie compte peu de monde. Il y a environ 3 000 pilotes d'hélicoptère au Canada.

Le sénateur Bacon: Vous me dites que personne n'a un problème d'alcool et d'autres drogues?

M. McCutcheon: Non, ce n'est pas ce que vous je vous dis. Je dis qu'en général, ils n'en ont pas.

Le sénateur Bacon: Si jamais je prends un hélicoptère, je ferai tester le pilote avant. Je vous tiendrai au courant.

Le président: Le prochain groupe à comparaître devant le comité est la Company of Master Mariners, et je leur demanderais de prendre place à la table. Capitaine, voudriez-vous faire quelques commentaires liminaires et ensuite nous passerons à des questions et réponses, afin de mettre le doigt sur des problèmes potentiels sur lesquels nous pourrions nous pencher plus tard, à la réflexion. Ceci étant dit, à vous la parole.

M. Alan Knight, capitaine de division, Division des Maritimes, Company of Master Mariners of Canada: Monsieur le président, sénateurs, je vous salue au nom de la Company of Master Mariners of Canada. Je vous présente le capitaine Douglas Wilson qui est le commandant national de notre organisme.

La Company of Master Mariners of Canada est une compagnie professionnelle qui représente des hommes et des femmes ayant les compétences requises pour commander un navire marchand canadien. Nos lettres patentes énoncent notre intention de témoigner devant des commissions d'enquête, des cours d'enquête, des comités et des commissions de toutes sortes sur toutes les questions qui touchent aux services de la marine marchande.

Aujourd'hui, je veux parler de trois sujets: la réglementation et son application, la formation, et les enquêtes sur les accidents. Commençons par la réglementation et l'application. L'industrie maritime au Canada est réglementée par la Direction de la sécurité maritime de Transports Canada, en vertu de la Loi sur la marine marchande du Canada et des règlements connexes.

Canada is also a signatory to many other international conventions, such as the Safety of Life at Sea Convention, known as SOLAS, the International Load-Line Convention, the Standards for the Training and Certification of Watch-keepers Convention, known as STCW, and the Merchant Shipping (Minimum Standards) Convention, known as ILO Convention 147. Canada has written these conventions into its national legislation. These conventions are continually evolving in the light of experience and changing technology.

When on September 28, 1994, the passenger ferry *Estonia* sank in the Baltic Sea, with the loss of 852 lives, the International Maritime Organization responded by establishing a panel of experts to review the safety of "ro-ro" passenger ferries, and Canada as a major user of ferries was represented. Extensive modifications relating to the design and operation of these vessels was made to the International Convention for the Safety of Life at Sea, SOLAS convention regulations, at the conference held in London in November 1995. In addition, amendments were made to the International Association of Classification Societies standards relating to the design, operation, strength and securing arrangements of bow doors. These changes are presently being adopted on ro-ro ferries engaged in international voyages.

The Marine Safety Branch of Transport Canada is presently reviewing these international regulations to determine their applicability to domestic ro-ro ferries. The Company of Master Mariners of Canada supports these moves, and recommends that Canada adopt the international standards, both for safety reasons and also to guarantee the resale value of Canadian ferries when they are sold foreign at the end of their working life in Canada.

An earlier ferry disaster, the capsizing of the British ferry *Herald of Free Enterprise* at Zeebrugge, with the loss of 159 lives, led to a realization that most accidents are not simply the result of equipment failure but a failure of management practice, both aboard and ashore. This led to a call for the mandatory incorporation of good management practice along the lines of ISO 9000 into the marine industry. This, in turn, led to the introduction by the IMO of the International Safety Management Code, which will become mandatory on passenger ships, ferries, tankers and bulk carriers in July of 1998.

Some Canadian shipowners have expressed concern at the cost of setting up the mandatory auditing procedures, and are considering asking for an exemption for Canadian ships on internal trade. Whilst we sympathize with this problem in a competitive market, we feel that cost savings derived from clearly defined lines of command are real, and that if Canadian shipowners do not get on board with the international safety management code, they will find themselves "ghetto-ized" in Canada, and unable to compete for international business. We feel that Canadian shipowners have much to gain by adopting the international standards.

Many sinkings and disappearances of bulk carriers, sadly as many as ten a year, claim the lives of many seafarers, and this has led to the introduction of enhanced survey requirements for bulk

Le Canada a aussi signé beaucoup d'autres conventions internationales, y compris la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS), La Convention internationale sur les lignes de charge, la Norme STCW, et la Convention 147 de l'organisation internationale du travail. Le Canada a intégré ces conventions dans ses lois nationales. Les conventions changent constamment à la lumière de nouvelles expériences et de nouvelles technologies.

Le 28 septembre 1994, le traversier pour passagers *Estonia* a coulé dans la mer Baltique et 852 personnes ont perdu la vie. La réaction de l'Organisation maritime internationale a été d'établir un comité d'experts pour étudier la sécurité des traversiers ro-ro. Comme le Canada utilise beaucoup de traversiers, il était bien sûr représenté. Les dispositions de la Convention pour la sauvegarde de la vie humaine en mer — ainsi que les règlements de la SOLAS, régissant la conception et le fonctionnement des traversiers — ont été modifiées de façon importante à une conférence organisée à Londres en novembre 1995. De plus, on a modifié les normes de l'IACS régissant la conception, le fonctionnement, la force et la fermeture des portes d'étrave. On est en train de mettre ces modifications en oeuvre sur les traversiers ruraux faisant des traversées internationales.

La Direction de la sécurité maritime de Transports Canada révisé les règlements internationaux pour voir s'ils s'appliquent aux traversiers ro-ro faisant des voyages domestiques. Ces mesures sont appuyées par la Company of Master Mariners of Canada, qui recommande que le Canada adopte les normes internationales pour des raisons de sécurité et pour garantir la valeur de revente des traversiers canadiens vendus à l'étranger à la fin de leur vie utile au Canada.

Quelques années auparavant, le traversier britannique *Herald of Free Enterprise* avait coulé à Zeebrugge, causant la perte de 159 âmes. On a compris que la plupart des accidents ne sont pas simplement causés par une défaillance d'équipement, mais par la non-observation des pratiques de gestion, en mer et sur terre. On a donc exigé que l'industrie maritime soit obligée d'adopter des normes de bonnes pratiques de gestion, comme celles de la série ISO 9000. Conséquemment, l'OMI a mis au point un code régissant les pratiques de sécurité, le International Safety Management Code, qui s'appliquera à tous les navires à passagers, les traversiers, les pétroliers et les vraquiers, dès juillet 1998.

Le coût de ces procédures de vérification obligatoires inquiète certains armateurs canadiens, qui songent à demander une exemption pour les navires canadiens qui ne circulent qu'au Canada. Même si nous comprenons pourquoi cela leur cause des problèmes dans un marché concurrentiel, d'après nous les économies créées par des lignes de commande bien définies sont réelles. Si les armateurs canadiens n'appliquent pas le code de sécurité, le Canada deviendra comme un ghetto, et ses armateurs ne pourront pas affronter la concurrence des marchés internationaux. Nous estimons donc que les armateurs canadiens auraient avantage à adopter ces normes internationales.

Malheureusement, jusqu'à dix vraquiers coulent ou disparaissent chaque année. Beaucoup de marins perdent leur vie de cette façon, et l'IACS — l'Association internationale des

carriers by the International Association of Classification societies. Canada, as a major exporter of raw materials, is a heavy user of bulk carriers, and has instituted the Canadian Bulk Carrier Inspection Program, run by Transport Canada Marine Safety Branch, which in turn has resulted in the detection and detention of several seriously defective bulk carriers.

A realization that loop-holes in the 1978 Convention on the Standards of Training and Certification of Watch-keepers was allowing some nations to flood the labour market with inadequately trained seafarers, led to the passing of the 1995 STCW Convention.

Faced with this flood of international legislation, to which Canada is a signatory, the Company of Master Mariners organized a conference in order to review them in a Canadian context at Halifax in October of 1996. This conference was attended by the then Deputy Minister of Transport, Mr. Nick Mulder, senior representatives from Transport Canada, the Canadian Coast Guard, the Department of Fisheries and Oceans, shipowners, classification societies, marine lawyers, charterers, hydrographers and marine surveyors. At that conference, we heard from some excellent expert speakers. Then, in a series of workshops, we evolved recommendations for Canadian action on marine safety which were presented to the Minister of Transport in Vancouver in November of 1996 by the conference chairman, Captain Angus McDonald.

There is no dispute within government or industry that the Canada Shipping Act is now outdated and in need of an overhaul. This is now taking place, and the Company of Master Mariners of Canada is providing input. Whilst most of the items under review are necessary and non-controversial, one proposal concerns the Company of Master Mariners greatly. This is the proposal to allow delegation of ship inspection in Canada from Transport Canada to the classification societies such as Lloyds, the American Bureau of Shipping, Det Norske Veritas and Bureau Veritas. These classification societies are foreign-owned, not-for-profit companies that all operate through Canadian committees.

In recent years, there has been much concern in the marine industry as to the quality of classification society inspections. This is borne out by the fact that of the 149 ships detained by Transport Canada in 1995 as having defects so serious that they were not permitted to sail until repairs had been done, every one had valid safety certificates issued by a classification society.

Concerns that classification societies were not adequately policing ships were given substance by a series of pollution incidents culminating in the stranding and destruction of the oil tanker *Amoco Cadiz* on the West Coast of France in 1976, which resulted in the spillage of 200,000 tonnes of oil on fishing grounds and tourist beaches. This resulted in the establishment of the Paris Memorandum of Understanding on Port State Control, wherein

sociétés de classification — a adopté des exigences d'inspection plus rigoureuses pour les vraquiers. Étant un exportateur important de matières premières, le Canada utilise beaucoup de vraquiers, et a donc établi le Canadian Bulk Carrier Inspection Program, qui est géré par la Direction de la sécurité maritime de Transports Canada. Le programme a aidé à identifier les vraquiers ayant de graves défaillances d'équipement, qu'on a donc empêchés d'aller en mer.

On a aussi réalisé que des échappatoires contenues dans la norme STCW permettaient à certains pays d'inonder le marché du travail de marins n'ayant pas la formation voulue. En conséquence, on a adopté la Convention STCW de 1995.

Il y a donc une masse de lois internationales dont le Canada est signataire. En octobre de 1996, la Compagny of Master Mariners a organisé une conférence à Halifax pour réviser toutes ces lois dans un contexte canadien. M. Nick Mulder, qui était ministre adjoint de Transports à l'époque, a participé à la conférence, ainsi que des hauts fonctionnaires de Transports Canada, de la Garde côtière, du ministère des Pêches et des Océans, des armateurs, des sociétés de classification, des avocats maritimes, des affrêteurs, des hydrographes, et des experts maritimes. Nous avons entendu beaucoup d'orateurs experts pendant la conférence. Après cela, une série d'ateliers a servi à développer des recommandations en vue d'adopter des mesures de sécurité maritimes que le Canada pouvait prendre. Après cela, en novembre 1996 à Vancouver, le président de la conférence — le capitaine Angus McDonald — a présenté les recommandations découlant de ces délibérations, au ministre de Transports.

Tout le monde au sein du gouvernement et au sein de l'industrie est d'accord sur le fait que la Loi sur la marine marchande du Canada est périmée et a besoin d'être révisée. On est en train d'effectuer cette révision, avec l'aide de la Company of Master Mariners of Canada. La plupart des aspects que nous révisons sont nécessaires et ne suscitent aucune controverse, mais il y a une proposition qui inquiète de beaucoup la Company of Master Mariners. On propose en effet de permettre à Transports Canada de déléguer les inspections de navires aux sociétés de classification comme Lloyds, American Bureau of Shipping, Det Norske Veritas, et Bureau Veritas. Ces sociétés de classification sont des compagnies étrangères à but non lucratif, qui exercent leurs activités par le biais de comités canadiens.

Depuis quelques années, l'industrie maritime se préoccupe de la qualité des inspections faites par les sociétés de classification. Et avec raison puisque sur les 149 navires retenus par Transports Canada en 1995 parce qu'ils avaient des défaillances tellement graves qu'il leur était interdit de naviguer avant que les réparations ne soient effectuées, tous avaient un certificat de sécurité valable délivré par une société de classification.

Les préoccupations au sujet des sociétés de classification ont été renforcées par une série d'accidents de pollution, dont le plus grave était celui provenant du pétrolier *Amoco Cadiz*, qui a échoué et qui s'est démolé sur la côte ouest de la France en 1976. Quelque 200 000 tonnes de pétrole se sont déversées dans les zones de pêche et sur les plages touristiques. Pour empêcher qu'une telle catastrophe se reproduise, on a établi le Memorandum

the EEC countries agreed to inspect ships calling at their ports and to check that they were in compliance with international conventions.

Canada became a cooperating member, achieving full membership in 1992. Canada is also a member of the Pacific Rim Port State Control Organization, which is headquartered in Vancouver, and thus we play a central role in marine safety in the two major oceans.

Under the provisions of Port State Control, Canada inspects visiting ships, assesses their condition and if found to be defective stipulates the repairs to be done before the ship will be allowed to sail. The details of the inspection are entered into a data bank, which is accessible to all Port State Control member nations. The importance of Port State Control to marine safety is shown by the fact that in 1995, the last year for which figures are available, Canada inspected 1,348 ships, and of these, 149, that is, 11.05 per cent, were detained as having defects so serious that they were not allowed to sail until they were repaired.

It is impossible to quantify the amount which Port State Control thus saved in pollution not caused, search and rescue airplane fuel not burned, and seafarers' lives not needlessly lost, but it is certain that Port State Control is a very cheap form of insurance for the Canadian environment and for the Canadian taxpayer.

I would now like to move to the issues of training. The severe recession of the 1980s left many shipowners in a weak financial condition worldwide. Desperate to cut costs and survive, they moved their ships out of the registries of the traditional maritime nations such as Canada, the U.S. and Great Britain, with their high regulatory standards and unionized workforce, into the so-called flags-of-convenience states, where they were able to take advantage of low registration fees, lax or non-existent taxation regimes, and in some cases lax safety regimes. A further bonus was that flags-of-convenience states do not require shipowners to employ their flag nationals as crew. The shipowner was thus free to employ cheap Third World crews. Some were poorly trained and standards fell, creating the need for Port State Control.

A side effect of this was that recruitment and training of seafarers in the industrialized countries virtually ceased. Thus, in 1997, Canada, in common with the other OECD countries, has an aging workforce. According to the BIMCO/ISF/Warwick University 1995 Report, of which I will make a copy available to you, entitled "The Worldwide Demand for and Supply of Seafarers," OECD nations' officers are concentrated in the 31 to 50-year-old age group, 57 per cent of them being in this group, 15 per cent are in the 51 to 55-year-old age group, 7 per cent are above the age of 55.

d'accord sur le contrôle de l'État du port, dans lequel les pays membres de la CEE se sont engagés à faire une inspection de tous les navires qui font escale dans leurs ports et de s'assurer qu'ils se conforment aux exigences des conventions internationales.

Le Canada qui était un membre associé, est devenu membre à part entière en 1992. Le Canada est aussi membre du Pacific Rim Port State Control Organization, qui a son siège social à Vancouver. Nous jouons donc un rôle central dans la sécurité maritime dans l'océan Atlantique et dans l'océan Pacifique.

En vertu des dispositions du Memorandum, le Canada effectue des inspections des navires qui font escale dans ses ports, et évaluent leur condition. Si on trouve des défaillances, les réparations doivent être effectuées avant que le navire retourne en mer. Les détails des inspections sont entrés dans une banque de données, auxquels tous les pays signataires ont accès. Son importance pour la sécurité maritime est démontrée par le fait qu'en 1995 — la dernière année pour laquelle on ait des chiffres — le Canada a inspecté 1 348 navires, dont 149, soit 11,5 p. 100, avaient des défaillances tellement graves qu'ils n'ont pas reçu l'autorisation de retourner en mer avant qu'elles ne soient réparées.

Il est impossible de quantifier les montants que le Memorandum a fait économiser en accidents de pollution qui ont été évités, en carburant que les avions de recherche et de sauvetage n'ont pas brûlé, en vies que les marins n'ont pas perdues. Mais il est certain que ce Memorandum est une assurance très peu coûteuse pour les contribuables canadiens et pour l'environnement canadien.

J'aimerais passer à la formation. La récession grave des années 80 a affaibli la position financière de beaucoup d'armateurs partout au monde. Pour réduire leurs coûts et survivre, ils ont retiré leurs navires des registres de pays avec une tradition maritime comme le Canada, les États-Unis et Grande-Bretagne — des pays qui ont des normes rigoureuses et des marins syndiqués — pour les immatriculer dans des États où ils battent pavillon de complaisance et profiter ainsi de frais d'inscription moins élevés, d'avantages fiscaux et dans certains cas de régimes de sécurité beaucoup moins rigoureux. De plus, les États offrant les pavillons de complaisance n'exigent pas que les armateurs engagent leurs citoyens comme équipage. L'armateur pouvait donc utiliser des équipages du tiers monde, souvent très mal payés. Beaucoup n'avaient pas la formation voulue, et la qualité est tombée, et il fallait donc le contrôle de l'État du port.

Il y a eu un autre effet: le recrutement et la formation des marins dans les pays industrialisés a presque cessé. Cela veut dire qu'en 1997, le Canada — tout comme les autres pays de l'OCDE — a une main-d'oeuvre vieillissante. D'après le rapport de BIMCO/ISF/Warwick University de 1995 — intitulé *The Worldwide Demand for and Supply of Seafarers*, dont je vous donnerai une copie, la plupart des officiers citoyens de pays de l'OCDE ont entre 31 et 50 ans. Cinquante-sept pour cent des officiers tombent dans ce groupe, 15 p. 100 des officiers ont entre 51 et 55 ans, et 7 p. 100 ont plus que 55 ans.

The Canadian picture was given by the 1992 Peat Marwick Stevenson and Kellogg report entitled "Human Resources Study of the Canadian Marine Transportation Industry." This report, which admittedly was written at a time when the Canadian economy and the marine industry was deeply mired in recession, paints a grim picture of an aging workforce, aging ships, dwindling investment, dwindling recruitment and dwindling career opportunities. Whilst happily the Canadian economy is now recovering, and so is the marine industry, the training and recruitment problem remains.

There are serious problems ahead for Canadian marine safety arising from the drought of recruitment during the 1980s. Canada as a major trading nation needs large numbers of marine-experienced persons in shore-based positions as government marine surveyors and administrators, harbour masters, marine pilots, stevedore superintendents, insurance assessors, pollution control officers, tugboat crews, ship managers, ship charterers, ship repairers, accident investigators — the list is long.

The needs of national defence must also be considered. The Gulf War showed that even the United States military was seriously embarrassed by its shortage of merchant seafarers. One U.S. reserve fleet container ship sailed to war carrying vital munitions and an 84-year-old chief engineer, for he was the only man available with a steam certificate. Only by such desperate measures was the U.S. able to mobilize its war machine.

Mutinies amongst Third World crews refusing to sail to war were common, though such reports did not make it into the media.

If you want experienced, qualified men and women to ensure Canadian marine safety, you must begin training them ten years before they are needed, for that is the lead time needed to get the experience in senior level qualifications. You must also bear in mind that due to the extraordinary stress which seafaring places on family life, fewer than ten per cent of those who embark on a seafaring career will actually achieve senior officer status.

All the other issues of regulation and enforcement become irrelevant side shows if Canada does not have the trained personnel to make its transportation system work. This is not a theoretical concern. Many of the traditional maritime nations of Europe are now facing critical shortages of trained officers, directly attributable to the drought of recruitment in the 1980s. When the Dutch passenger ship company Holland-America Line built six new cruise ships in the mid-1990s, it found that there were simply no Dutch officers left. It needed to hire British officers to man these prestigious ships. This is akin to Air Canada needing to hire U.S. aviators because no Canadians are available.

La situation au Canada a été très bien décrite dans un rapport de Peat Marwick Stevenson et Kellogg, publié en 1992 et intitulé *Études des ressources humaines dans le secteur du transport maritime canadien*. Il est vrai que le rapport a été rédigé pendant que l'économie canadienne et l'industrie maritime traversaient une période de récession profonde, mais il peint un portrait assez décourageant d'une population active vieillissante, de navires qui ont fait leur temps, d'investissements qui diminuent, de recrutement qui baisse, et de possibilités de carrières qui disparaissent. Même si, heureusement, l'économie canadienne est en train de se rétablir et l'industrie maritime aussi, le problème de formation et de recrutement n'a pas disparu.

Le fait qu'il y ait eu si peu de recrutement pendant les années 80 causera de nombreux problèmes pour la sécurité maritime au Canada. En tant que principale nation commerçante, le Canada a besoin d'un grand nombre de personnes ayant une expérience maritime solide dans les postes à terre, comme inspecteurs de navires et administrateurs du gouvernement, directeurs de ports, pilotes, surintendants des dockers, évaluateurs d'assurance, officiers de contrôle antipollution, équipages de remorqueurs, gestionnaires de navires, affréteurs de navires, réparateurs de navires, enquêteurs d'accidents... il y en a beaucoup.

Il faut aussi tenir compte des besoins sur le plan de la défense nationale. Pendant la Guerre du Golfe, nous avons vu que même les Forces armées des États-Unis avaient une grave pénurie de marins marchands. Un porte-conteneurs de la flotte de réserve américain est parti à la guerre avec des munitions vitales et un ingénieur en chef qui avait 84 ans... car il était le seul à avoir un certificat de machine à vapeur. C'est seulement comme ça que les États-Unis ont pu mobiliser leur machine de guerre.

Des mutineries parmi équipages du tiers monde qui refusaient d'aller en guerre étaient choses courantes, mais les médias n'en parlaient pas.

Si vous voulez avoir des hommes et femmes qui ont l'expérience et les compétences voulues pour assurer la sécurité maritime au Canada, vous devez commencer à les former dix ans avant d'avoir besoin d'eux. C'est le temps qu'il leur faut pour acquérir l'expérience nécessaire pour devenir officier supérieur. De plus, il ne faut pas oublier le stress extraordinaire qu'une vie de marin met sur la vie de famille. Donc moins de 10 p. 100 de ceux qui deviennent marins atteindront le rang d'officier supérieur.

Si le Canada n'a pas le personnel qu'il faut pour que son système de transport fonctionne convenablement, toutes les autres questions de réglementation et d'application perdent leur importance. Ce n'est pas une question théorique. Nombre des nations maritimes d'Europe connaissent une grave pénurie d'officiers formés, laquelle est directement attribuable au manque de recrutement dans les années 80. Dans les années 90, quand Holland-America Line, une compagnie maritime néerlandaise, a construit six nouveaux navires de croisières, elle a constaté qu'il n'y avait plus d'officiers néerlandais et elle a dû engager des officiers britanniques pour constituer l'équipage de ces navires prestigieux. C'est comme si Air Canada devait engager des pilotes américains parce qu'il n'y avait pas de pilotes canadiens.

Increasingly, as European seafarers retire or move into shore-based management positions, their employers are finding that the only way to replace them is to hire Third World seafarers and give them citizenship. If we in Canada want to continue to grow our own, we must make berths available for young men and women. The Company of Master Mariners realizes that this is no easy task at a time of budgetary restraint. The Canadian Coast Guard has traditionally been a centre of excellence, but it can no longer afford to train large numbers of personnel. Commercial shipowners in Canada show varying degrees of commitment to training, but they can only train small numbers.

Out-placed Royal Canadian Navy officers are of excellent quality but few in number, and they require extensive retraining in commercial operations. The Nautical Professional Society of British Columbia, of which the Company of Master Mariners is a partner, attempts to procure berths on foreign-flag ships for young officers in order that they may gain the experience. In addition, the Company of Master Mariners of Canada, in partnership with the Honourable Company of Master Mariners in the U.K., is developing a mentoring scheme to guide young officers in their careers.

Worthy though these initiatives are, none will be sufficient to give Canada enough marine officers in the future. We must accept that Canada is competing in a truly global marketplace for a scarce resource: experienced seafarers. Canada does so with one hand tied behind its back, for most of our competitors in Europe grant tax breaks of 100 per cent to seafarers who stay out of the country for six months of the year. Canada has no such concessions, with the result that many Canadian seafarers are tax exiles.

The organization of marine training in Canada, with education funded by the provinces, while examination and certification is done federally, makes it difficult to get the picture of the state of marine labour supply and demand. The "Human Resources Study of the Canadian Marine Transportation Industry," to which I referred earlier, makes a recommendation that a marine training advisory board be established. This report I have just mentioned came out in 1992, and as yet no such board has been established, but the Company of Master Mariners of Canada feels that such a board, composed of unpaid volunteers, could play an important role as a collector and disseminator of data, and in pointing out developing problems before they become crises.

I now move to the field of accident investigation. Effective accident investigation is essential to the safety of any marine transport system. Following the Arrow Air disaster at Gander, Newfoundland, in 1985, the Canadian Transport Accident Investigation and Safety Board, known as CTAISB, was created. This was designed to be a multi-modal investigative body, reporting not to the Minister of Transport but to the Privy Council as a way of guaranteeing its independence. Marine accident

De plus en plus de marins européens prennent leur retraite ou passent à des postes de gestionnaires à terre. Leurs employeurs parviennent à les remplacer seulement en engageant des marins du tiers monde et en leur accordant la citoyenneté. Si le Canada veut continuer à avoir ses propres marins, il faut faire des places pour les jeunes hommes et femmes. La Company of Master Mariners comprend très bien que cela est difficile étant donné les compressions budgétaires. La Garde côtière canadienne était traditionnellement un centre d'excellence, mais n'a plus les fonds voulus pour former un grand nombre de marins. Les armateurs commerciaux au Canada reconnaissent l'importance de la formation, mais peuvent seulement former un petit nombre de gens.

Les officiers de la Marine royale canadienne placés à l'extérieur sont excellents, mais ne sont pas nombreux. De plus, ils ont besoin de formation supplémentaire pour comprendre le côté commercial. La Nautical Professional Society de la Colombie-Britannique, qui est associée à la Company of Master Mariners, essaye de trouver des places pour les jeunes officiers sur des navires étrangers, pour qu'ils puissent acquérir de l'expérience. La Company of Master Mariners du Canada travaille aussi en partenariat avec la Honourable Company of Master Mariners de Grande-Bretagne pour développer un programme de mentorat, ou d'encadrement, pour guider les jeunes officiers dans leur carrière.

Ces initiatives sont toutes valables, mais aucune ne va suffire pour donner au Canada le nombre de marins qu'il lui faudra à l'avenir. Nous devons accepter que le Canada fait concurrence dans un marché mondial pour une ressource qui devient de plus en plus rare — des marins expérimentés. Le Canada a aussi un autre désavantage: la plupart de nos concurrents en Europe accordent des allègements fiscaux — 100 p. 100 — aux marins qui restent hors du pays pendant six mois de l'année. Comme le Canada ne fait pas de telles concessions, beaucoup de marins canadiens s'exilent pour des raisons fiscales.

L'organisation de la formation des marins au Canada, l'instruction étant financée par les provinces tandis que les examens et l'accréditation sont assurés par le gouvernement fédéral, fait qu'il est difficile de se faire une idée de l'état de l'offre et la demande au niveau de la main-d'oeuvre maritime. L'étude des ressources humaines dans le secteur du transport maritime canadien, dont j'ai parlé tout à l'heure, recommande la mise sur pied d'un conseil consultatif de formation maritime. Ce rapport est sorti en 1992 et aucun conseil du genre n'a encore été créé, mais la Company of Master Mariners of Canada croit qu'un tel conseil composé de bénévoles non rémunérés pourrait jouer un rôle important au niveau de la collecte et de la dissémination des données et pourrait servir à mettre le doigt sur les problèmes qui se pointent à l'horizon avant qu'ils ne se transforment en crise.

Je passe maintenant au domaine des enquêtes sur les accidents. Pour assurer la sécurité de tout système de transport maritime, il est essentiel d'avoir des enquêtes efficaces en matière d'accidents. Après la catastrophe de la *Arrow Air* à Gander, Terre-Neuve, en 1985, on a créé le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports. Il a été conçu pour remplir le rôle d'organisme d'enquête multimodal qui, pour garantir son indépendance, relève non pas du ministre des

investigation, formerly carried out by a department of the Canadian Coast Guard Ship Safety Branch, now the Marine Safety Branch of Transport Canada, was given to CTAISB, the rationale being that Ship Safety Branch should not be both the licensing agency and then, following an accident, investigate a ship or ships that it had itself certified. Unfortunately, this has proven to be a case of the cure being worse than the disease.

The Canadian Transportation Accident Investigation Safety Board is basically the old Aviation Safety Board, with road, rail, pipeline and marine elements bolted on. Despite having highly experienced marine accident investigators on the waterfront, CTAISB's multi-layered bureaucracy, most of which has no marine experience, results in glacially slow report production, with three years from the accident to publication being the norm, and five years being not uncommon. It also produces reports which miss or underestimate vital issues, and has resulted in the field investigators being badly demoralized and sometimes disowning their own report, feeling that it has been rewritten so heavily that it no longer accurately reflects their investigation.

The Chairman: That is rather a serious charge, captain, that people are rewriting accident investigators' reports?

Mr. Knight: Yes. It passes through so many stages, senator, that if only one word is changed each time, you end up with a very different product at the end.

Senator Bacon: This happens?

Mr. Knight: Yes. I could name names of investigators who have had this happen, but I am not prepared to do so. These are men who are known to me personally.

The Chairman: I am in a bit of a dilemma. The reputation of accident investigators must be protected, and so must the board's. I am a little shocked, and very disappointed to hear that. I would have thought that the integrity, the credulity of the investigators and the process — I am sorry, carry on, I want to think about this for a little while. It is a very serious accusation, and I am glad that you have not held back, that you have been frank enough to suggest that to us, because it then causes us to begin to think about the process as it relates to safety, and the integrity of the process must be very important to this committee, not to mention to the users.

Mr. Knight: Absolutely.

The Chairman: Carry on. I did not mean to abruptly interrupt.

Mr. Knight: The Company of Master Mariners of Canada has little confidence in the safety board as presently constituted. When Parliament established the Canadian Transport Accident Investigation and Safety Board, it mandated that, after five years, a review commission should gather evidence as to the

Transports, mais du Conseil privé. Les enquêtes sur les accidents maritimes auparavant effectuées par la Direction de la sécurité des navires de la Garde côtière canadienne et qu'on appelle maintenant la Direction de la sécurité maritime ont été confiées au Bureau d'enquête puisqu'il ne fallait pas que la Direction de la sécurité des navires soit à la fois l'organisme qui délivre les permis et, à la suite d'un accident, celui qui mène une enquête sur un ou plusieurs des navires qu'elle aurait elle-même accrédités. Malheureusement, dans le présent cas, le remède est pire que le mal.

Le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports est tout simplement l'ancien Bureau de la sécurité aérienne auquel on a greffé les éléments route, rail, pipeline et transport maritime. Malgré la présence d'inspecteurs de première ligne et d'expérience en matière d'accidents maritimes, la bureaucratie à niveaux multiples du Bureau d'enquête, dont la plupart n'ont aucune expérience dans le domaine maritime, a ralenti la production de rapports de façon démesurée: la norme est maintenant de trois ans pour produire un rapport à partir du moment de l'accident et une période de cinq ans est courante. Souvent, ces rapports passent à côté de questions d'intérêt vital, ou les sous-estiment, et le résultat en est que les enquêteurs de première ligne sont tout à fait démoralisés et renient parfois même leurs propres rapports qui, à leur avis, ont été si profondément remaniés qu'ils ne sont plus le reflet précis de l'enquête effectuée.

Le président: Capitaine, il s'agit là d'une accusation plutôt grave, n'est-ce pas, soit que des gens changent le contenu des rapports d'accident rédigés par les enquêteurs?

M. Knight: Oui. Ces rapports ont tellement d'étapes à franchir, monsieur le sénateur, que si un seul mot est changé à chaque étape, le document final ne ressemble plus guère à l'original.

Le sénateur Bacon: Et ça arrive?

M. Knight: Oui. Je pourrais vous nommer des enquêteurs à qui c'est arrivé, mais je ne suis pas prêt à le faire. Ce sont des hommes que je connais personnellement.

Le président: Cela pose un dilemme. La réputation des enquêteurs doit être protégée ainsi que celle du bureau. Je suis un peu choqué et très déçu d'entendre cela. J'aurais cru que l'intégrité, la crédibilité des enquêteurs et du processus... Je suis désolé, continuez, je veux réfléchir un peu à tout cela. C'est une accusation très sérieuse et je suis heureux que vous n'ayez rien caché, que vous ayez été assez franc pour nous en faire part. Parce que cela nous oblige à penser à la méthodologie en matière de sécurité, sans oublier l'intégrité du processus, question qui doit être prise absolument au sérieux par notre comité sans parler des usagers.

M. Knight: Absolument.

Le président: Continuez. Je ne voulais pas vous interrompre si brusquement.

M. Knight: La Company of Master Mariners of Canada fait très peu confiance au Bureau de la sécurité tel qu'il est constitué à l'heure actuelle. Quand le Parlement a créé le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports, le mandat prévoyait qu'après cinq ans un comité de

effectiveness of CTAISB. This commission was set up under Mr. Louis Hyndman, QC, and toured the country in 1993, collecting evidence which was compiled into a report entitled "Advancing Safety," which was heavily critical of CTAISB's performance, particularly in the areas of report quality and timeliness of dissemination.

Following the publication of "Advancing Safety," CTAISB assured the marine community that it would respond to the review commission's findings and, indeed, for an interval timeliness improved. Now with the Hendon Review Commission but a fading memory, CTAISB has reverted to its old ways, with three years the norm for production of reports. If accident investigation is to have any value, CTAISB must report its findings promptly to industry, in order that potential hazards may be avoided. As an example, report number M93COOO3, entitled "Striking by the Bulk Carrier NIRJA of the tanker Hamilton Energy, Hamilton, Ontario, 11 December 1993," contained important recommendations on the subject of fatigue and its effect on judgment and perception. Yet the report was not published until December 23, 1996, a full three years later. A report on a subject so important should not be delayed for three full years before reaching its intended audience.

Letters of comment and complaint by the Company of Master Mariners to the Privy Council are replied to with the statement that "Your comments have been forwarded to the chairperson of the Transportation Safety Board." We see no evidence that the Privy Council exercises any surveillance of, or influence over, the Transportation Safety Board and we feel that CTAISB operates without any form of parliamentary oversight. We can only echo the words of the Hendon Commission report at page 9, and I quote:

Did the new legislation successfully address the kind of problems which developed at the Canadian Aviation Safety Board? Our conclusion is that it did not, and that new difficulties were created in its attempt to do so.

With the Hendon Commission report now just a fading memory, the Company of Master Mariners of Canada looks to this Senate subcommittee to apply the wisdom of the house of sober second thought, and to suggest corrective action to the lamentable state of marine accident investigation in Canada.

Senator Roberge: Would it be possible that this committee receive copies of those letters of complaint that you have written?

Mr. Knight: I believe I have them at home, yes.

Senator Roberge: I think that would be useful to us. I will let the chairman ask you the question on that subject.

révision devrait étudier l'efficacité du tout. Ce comité, relevant de M. Louis Hyndman, c.r. a été créé et a fait le tour du pays en 1993, recueillant des données qui ont été compilées dans un rapport intitulé *Mission sécurité* et critiquant vertement le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports surtout dans les domaines de la qualité des rapports et du retard à les publier.

À la suite de la publication du rapport *Mission sécurité*, le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports a assuré au milieu maritime qu'il réagirait aux conclusions de la Commission d'enquête et d'ailleurs, je dois dire que pendant un certain temps, l'information nous a été présentée plus rapidement. Or, la Commission d'enquête Hendon n'étant plus aujourd'hui qu'un souvenir de plus en plus vague, le Bureau canadien d'enquête est retombé dans ses bonnes vieilles habitudes, et il lui faut à nouveau trois ans pour produire des rapports. Mais si l'on veut vraiment qu'une enquête suivant un accident soit valable, il faut que les conclusions des rapports soient transmises le plus rapidement possible à l'industrie, afin que celle-ci puisse éviter d'autres dangers potentiels. Prenons un exemple, celui du rapport numéro M93C0003, intitulé *Collision entre le vraquier NIRJA et le navire-citerne Hamilton Energy, à Hamilton, en Ontario, le 11 décembre 1993*. Ce rapport contenait d'importantes recommandations portant sur la fatigue et ses conséquences sur le jugement et la perception. Or, il a fallu attendre trois ans, soit jusqu'au 23 décembre 1996, avant que le rapport soit publié. Pourquoi faut-il qu'un rapport sur un sujet d'une telle importance doive attendre trois ans avant d'atteindre l'auditoire auquel il est destiné?

Toutes les lettres de plaintes que la Company of Master Mariners a adressées au Conseil privé ont fait l'objet d'une réponse non compromettante du genre: «Vos commentaires ont été envoyés au président du Bureau de la sécurité des transports». Rien ne semble démontrer que le Conseil privé exerce quelque surveillance ou quelque influence que ce soit sur le Bureau de la sécurité des transports, et nous avons l'impression que le Bureau canadien d'enquête sur les accidents n'est soumis à aucune forme de surveillance de la part du Parlement. Nous ne pouvons qu'être d'accord avec le rapport de la Commission Hendon qui posait la question suivante, à la page 9:

La nouvelle loi apporte-t-elle une solution au type de problèmes apparus au Bureau de la sécurité des transports du Canada? Nous ne pouvons conclure que par la négative, et que de nouvelles difficultés sont apparues depuis.

La Commission d'enquête Hendon n'étant qu'un souvenir qui s'estompe, la Company of Master Mariners of Canada se tourne vers le sous-comité sénatorial pour lui demander d'être cette chambre de réflexion qui pourrait suggérer les mesures pouvant remédier à l'état lamentable où en est le milieu des enquêtes sur les accidents maritimes au Canada.

Le sénateur Roberge: Notre comité pourrait-il recevoir des copies de ces lettres que vous avez écrites pour vous plaindre?

M. Knight: Oui, je crois que je les ai chez moi.

Le sénateur Roberge: Cela pourrait nous être utile. Mais je laisserai le président vous le demander officiellement.

I just want to go back a little bit on one point that you mentioned in the beginning. You mentioned that the Ministry of Transport will be subcontracting out, I guess you would call it, to one or more classification societies all of the requirements that the ministry needs, and you say that, if I understood you correctly, some of those classification societies issue seaworthiness certificates that can be doubtful?

Mr. Knight: Yes, this is the case.

Senator Roberge: What would you recommend? Would you recommend that that function stays within the Ministry of Transport, or is there another organization that it could go to?

Mr. Knight: My recommendation is that it would stay with Transport Canada, the reasoning being this: The classification societies are paid directly by the shipowners. This leaves them open to commercial pressure. The classification society, if we go back 25 years, was basically a club of rich industrialized nations, basically it was co-existent with the OECD. In the post-colonial era, many countries have set up their own classification societies, many of them little more than brass plates with poor inspection records.

There is also a considerable body of evidence that corruption sometimes takes place, particularly in Third World countries. I am not saying that this would happen in Canada, but the point of the Copenhagen Declaration, which Minister Young signed in 1995, I believe it was, was that Port State Control inspectors should be civil servants in order to guarantee the independence of their paycheque. A classification society can always be told by an unscrupulous shipowner that "if you do not issue the certificate, there are plenty more out there who will," and it is no idle threat when there is something like 55 of these bodies in the world now.

Senator Roberge: What saving would there be, or would you know, that would benefit the Ministry of Transport if they were to farm it out? Is it substantial?

Mr. Knight: I feel that the savings would be illusory.

Senator Roberge: I can understand that, but I am just trying to get some hard numbers.

Mr. Knight: It is very difficult to quote figures when the classification societies are private companies and do not report profit figures. I suppose you could say that Transport Canada could downsize its marine inspectors, but then, you see, the thing is you can delegate the inspection but a nation cannot delegate the responsibility. It is written in the fine print of everything that classification societies do that "this is not a document of seaworthiness; you cannot sue us."

Indeed, this is a very hot issue in the marine world right now. There have been several cases. There was one of a ship called the *Sundancer*, which sank on the west coast of B.C. It ran aground and then subsequently sank. The American Bureau of Shipping were the classification society. They had failed to spot that a non-return valve, which should have been in the gray water

Revenons à quelque chose que vous avez mentionné au tout début. Vous avez dit que le ministère des Transports céderait en sous-traitance à une ou plusieurs sociétés de classification tous les besoins du ministère; vous avez également dit, si je vous ai bien compris, que certaines de ces sociétés de classification délivrent des certificats de navigabilité qui pourraient être douteux?

M. Knight: Oui, c'est le cas.

Le sénateur Roberge: Que recommandez-vous? Recommandez-vous de laisser cette fonction au ministère des Transports ou de la confier plutôt à une autre organisation?

M. Knight: Je recommanderais qu'on la laisse entre les mains du ministère des Transports, pour la raison suivante: Comme les sociétés de classification sont payées directement par les armateurs, elles prêtent donc le flanc aux pressions commerciales. Il y a 25 ans, une société de classification était en fait un club de pays industrialisés qui coexistait avec l'OCDE, en quelque sorte. Or, au cours de l'époque postcoloniale, nombre de pays ont formé leurs propres sociétés de classification, dont plusieurs d'entre elles ne sont rien de plus que des titres avec de piètres dossiers d'inspection.

Il existe également une foule de preuves indiquant que la corruption existe parfois, surtout dans les pays du tiers monde. Je ne dis pas que cela ne se produira jamais au Canada, mais je crois que la déclaration de Copenhague, que le ministre Young a signée en 1995, stipulant que les inspecteurs en vertu du Memorandum seraient des fonctionnaires, ce qui garantirait leur indépendance. Une société de classification peut toujours se faire dire par un armateur sans scrupules que faute de se voir délivrer un certificat, il se tournera vers l'une des nombreuses autres sociétés de classification qui ne se fera aucun scrupule de le lui délivrer; et ce n'est pas une menace en l'air, si l'on songe qu'il y a plus d'une cinquantaine de ces sociétés de par le monde.

Le sénateur Roberge: Si le ministère des Transports sous-traitait cette responsabilité combien cela représenterait-il comme épargne? Beaucoup ou pas?

M. Knight: J'ai l'impression que ce serait illusoire.

Le sénateur Roberge: Je comprends, mais je voudrais bien avoir des chiffres.

M. Knight: Il m'est très difficile de vous donner des chiffres, puisque les sociétés de classification sont des compagnies privées qui ne divulguent leurs profits. On pourrait toujours rétorquer que le ministère des Transports pourrait en profiter pour réduire le nombre de ses inspecteurs maritimes, mais il ne faut pas oublier que le Canada ne peut pour autant déléguer sa responsabilité. Vous trouverez partout dans les documents des sociétés de classification une mention en petits caractères disant qu'il ne s'agit pas d'un document de navigabilité et qu'on ne peut pas les poursuivre.

C'est une question de très grande actualité dans le monde maritime aujourd'hui, car il y a déjà eu plusieurs accidents. Rappelez-vous le navire *Sundancer* qui a coulé au large de la côte ouest de la Colombie-Britannique. Le *Sundancer* s'est d'abord échoué, puis a coulé. C'était le American Bureau of Shipping qui était la société de classification et elle ne s'était pas aperçue, au

system, was not there. The shipowner then tried to sue ABS, saying that they had failed in due diligence. The case went to court in the U.S. and failed because the rationale was, quite rightly in my opinion, that the shipowner has a totally non-delegatable duty to ensure that his ship is seaworthy. He cannot pass on the responsibility. I know the same holds true for governments: you can delegate the inspection but you cannot delegate the responsibility.

Senator Roberge: There is no other organization in Canada which could do this?

Mr. Knight: Not to my knowledge.

Senator Roberge: Not even an association of former masters, or something?

Mr. Knight: The American Bureau of Shipping was indeed set up by master mariners about 100 years ago. You can do anything if you put enough money into it and enough time, but given the realities of the marketplace today, I do not think that is an option at this time, senator.

Senator Bacon: I am quite surprised that there is a problem with recruiting and training of young people. Is there anything that is done with schools, visits to schools to try and interest young people to become mariners?

Mr. Knight: This has not been the case for some considerable time. I am talking about a 15-year time span, certainly. When I was a young man back in the 1960s in England, it was quite common that shipping companies would indeed try to recruit people. As we all know, in the 1960s jobs were plentiful and companies were competing. What has happened, of course, in the last 15-year time span, is that everyone had plenty of everything when it came to the labour supply, and no one has had to think in these other terms.

As I alluded to earlier, the European countries are now finding that this drought of recruitment that they experienced in the 1980s is now coming home to roost, more so as the "baby boomer" generation of seafarers are now getting within the five- to ten-year group for retirement. As a matter of fact, Transport Canada did an internal study about three years ago, and found that 60 per cent of their staff, I think it was, were within five years of the retiring age. It is not just the numbers; it is the age distribution that is a big problem.

Back to your original question, there is none at this time, although certain Canadian companies are realizing the magnitude of the problem that is sweeping down on them and are now trying to institute their own training programs. The problem here, as I depicted earlier, is that the wastage rate among seafarers is so high, the demands of family and home knock most people out of the system, that to stay in the industry for 30 years, as I have done, really puts you in the freak category. Just recruiting enough people now to replace the baby boomers in ten years' time will be a logistical problem.

cours de l'inspection, de l'absence d'un clapet de retenue dans la tuyauterie transportant les eaux grises. Le propriétaire du navire a essayé de poursuivre l'ABS, en invoquant qu'il n'avait pas agi avec la diligence raisonnable. L'affaire est allée devant les tribunaux américains mais l'armateur a été débouté, à juste titre à mon avis, pour la simple raison que l'armateur est toujours responsable de la navigabilité de son navire et qu'il ne peut jamais déléguer cette responsabilité à qui que ce soit. C'est la même chose pour les gouvernements: vous pouvez bien déléguer les pouvoirs d'inspection, mais certainement pas votre responsabilité.

Le sénateur Roberge: N'existe-t-il pas d'autres organisations au Canada qui pourraient remplir ce mandat?

M. Knight: Pas que je sache.

Le sénateur Roberge: Pas même une association d'anciens capitaines, par exemple?

M. Knight: Mais l'American Bureau of Shipping a justement été créé par d'anciens capitaines, il y a une centaine d'années. Il est toujours possible de faire quelque chose si on a suffisamment d'argent et de temps, mais étant donné ce qu'est le marché d'aujourd'hui, je ne crois pas que cela soit une option souhaitable, sénateur.

Le sénateur Bacon: Je suis surprise d'entendre dire que vous avez du mal à recruter et à former des jeunes. Vous êtes-vous déjà rendu dans les écoles pour tenter d'intéresser les jeunes à devenir gens de mer?

M. Knight: Cela fait longtemps qu'il n'y a rien eu de fait en ce sens, certainement pas depuis 15 ans. Lorsque j'étais jeune dans les années 60, en Angleterre, il était courant que les sociétés de transport maritime fassent du recrutement. Mais évidemment, il y avait énormément d'emplois dans les années 60, et les compagnies se faisaient concurrence. Depuis 15 ans nous n'avons pas eu à souffrir de la pénurie de candidats, et personne n'a songé à trouver d'autres solutions.

Comme je l'ai dit plus tôt, les pays européens constatent aujourd'hui que la pénurie de recrutement des années 80 est aujourd'hui bien réelle, d'autant plus que les gens de mer de la génération des baby boomers sont à 5 ou 10 ans de leur retraite. En fait, le ministère des Transports a justement fait une étude maison il y a environ trois ans qui lui a permis de constater que 60 p. 100 de son personnel était à cinq ans de la retraite, je crois. Ce n'est pas uniquement le nombre d'entre eux qui est inquiétant, mais aussi la répartition selon l'âge.

Pour revenir à votre première question, il n'y en a aucun pour le moment, même si certaines compagnies canadiennes se rendent aujourd'hui compte de l'ampleur du problème qui les attend et tentent maintenant d'établir leurs propres programmes de formation. La difficulté, que j'ai déjà mentionnée, c'est l'énormité des pertes chez les marins, étant donné que les exigences de la vie familiale sont telles qu'ils quittent souvent le métier; ceux qui restent dans le métier pendant 30 ans, comme moi, sont vraiment des phénomènes. Le simple remplacement des baby boomers qui auront disparu dans 10 ans constituera un problème logistique de taille.

Senator Bacon: Is it because recruitment and training are so costly and, as you say, we will probably not see too many people in the same job for 30 years — it is a matter of five years sometimes — that that is too much money to spend to recruit here?

Mr. Knight: This has been the problem, you see. The rationale was that, in the desperate days of the early 1980s, shipowners were desperate to cut their costs, and one of the few places where a shipowner has control over his costs is his crewing. Everywhere else there are hard costs: your mortgage payment, your insurance, your fuel, and so on. In desperation, they fired their industrialized nations crews and hired Third World crews at greatly reduced labour rates. But what they are finding is that with these Third World crews, some of which were poorly trained, the insurance claims have gone up dramatically, and they are running into problems with the quality of their senior officers.

Senator Bacon: That is a major problem too?

Mr. Knight: Yes.

Senator Bacon: What is the major improvement that you would want us to recommend, as far as the Canadian Transportation Safety Board is concerned, if you had one recommendation for us to make?

Mr. Knight: Get the reports out inside a year.

Senator Bacon: It would be about the reports?

Mr. Knight: In addition, if it is something of obvious importance, there should be a single sheet of paper nailed to the wall of every legion hall in every fishing port in Canada within a month. I quote one example of the sinking of the *Capasby*. That was a fishing boat which sailed from southwest Nova Scotia, got into very bad weather, and because somebody left a watertight door open, the ship flooded and sank with the loss of the lives of several of the crew members. There was a very important safety lesson to be learned here, and yet the report was — I forget exactly, but three or four years in the making. I find it completely unconscionable that such matters are not dealt with within a much shorter time scale than this. I would rather have a highly imperfect report in one month than a perfect report in three years.

Senator Bacon: We remember the *Exxon Valdez* disaster, where the pilot was under the influence when the incident occurred, we were told.

Mr. Knight: The pilot?

Senator Bacon: Not the pilot; the captain. I am still with the airlines, or helicopters.

Following that incident, is alcohol or substance testing implemented in your organization?

Mr. Knight: Implemented very rarely; threatened, yes.

Senator Roberge: What do you mean "threatened"?

Le sénateur Bacon: Est-ce parce que le recrutement et la formation coûtent trop cher? Le recrutement coûte-t-il trop cher simplement parce que les gens ne restent jamais longtemps dans ce métier, à peine cinq ans parfois et rarement 30 ans?

M. Knight: C'est en effet un problème que nous avons constaté. Au début des années 80, les armateurs voulaient réduire leurs coûts à tout prix, et l'un des seuls secteurs où il leur était possible de résorber les coûts c'était dans le choix de l'équipage. Partout ailleurs, ils faisaient face en effet à des coûts essentiels: les paiements hypothécaires, l'assurance, le combustible, et cetera. En désespoir de cause, les armateurs ont alors mis à pied leurs équipages provenant des pays industrialisés pour les remplacer par des marins du tiers monde dont les salaires horaires étaient grandement réduits. Toutefois, ils constatent aujourd'hui que certains de ces équipages du tiers-monde sont très mal formés, que les réclamations d'assurance ont grimpé radicalement et qu'ils ne peuvent espérer la même qualité chez leurs officiers supérieurs.

Le sénateur Bacon: C'est là aussi un grave problème?

M. Knight: Oui.

Le sénateur Bacon: Si vous n'aviez qu'une seule recommandation à faire, que voudriez-vous que nous disions au Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité de transport?

M. Knight: Publiez vos rapports dans l'année.

Le sénateur Bacon: Vous ne parleriez que des rapports?

M. Knight: De plus, s'il s'agit d'un accident grave, il faudrait l'afficher sur une feuille de papier dans toutes les filiales de la Légion de tous les ports de pêche au Canada, et ce dans le mois suivant l'accident. Je vous donne l'exemple du naufrage du *Capasby*. Ce bateau de pêche, parti du Sud-Ouest de la Nouvelle-Écosse, a rencontré du très mauvais temps, et comme une porte étanche était restée ouverte, le bateau a sombré avec plusieurs membres de son équipage. Il y aurait beaucoup à apprendre en matière de sécurité de cet accident, et pourtant, il a fallu trois ou quatre ans avant que le rapport ne soit publié. Il est inconcevable que l'on ne puisse faire plus vite dans les cas d'une aussi grande importance. Je préférerais que l'on publie un rapport imparfait dans le mois suivant que d'avoir à attendre trois ans pour obtenir un rapport parfait.

Le sénateur Bacon: Rappelons-nous la catastrophe de l'*Exxon Valdez*, dû au fait, comme on nous l'a dit, que le pilote était en état d'ébriété au moment de l'accident.

M. Knight: Le pilote?

Le sénateur Bacon: Non, pas le pilote, mais le capitaine. Je flotte encore dans les airs.

Depuis cet accident, votre organisation fait-elle du dépistage de la consommation d'alcool ou d'autres substances?

M. Knight: Nous ne le faisons que très rarement, mais nous en menaçons souvent nos gens.

Le sénateur Roberge: Qu'entendez-vous par «menacer»?

Mr. Knight: If you suspect that somebody is under the influence of alcohol, you can ask for them to be tested. This is usually a company policy.

I must say, senator, that this is, in my opinion, not a problem. No sociologist, to my knowledge, has written their Ph.D. on this subject, but the transformation of the marine industry from a home of hard drinkers to what I consider to be probably the most abstemious industry in the world in the space of 20 years has been quite extraordinary. You never are offered alcohol on merchant ships these days except on ships of the former Soviet Union. In my time as master of ships in Canada, which was some seven years covering some 20 ships, I can think of only one incident where alcohol was involved, and this was as a result of an illness. We took on a man at very short notice; he clearly had a problem with alcohol, and was fired in short order because of it.

Due to the fact that shipowners have cut down on the size of the crew so much, which was partly to save costs but also because automation has allowed them to do so, ships crews are now small. If anyone resorts to alcohol, everyone else is having to carry the load, which would immediately make them very unpopular and they would not last long.

I am not aware of it being a problem, although I was very interested in the comment of the previous gentlemen, the helicopter pilot or operator, and perhaps I may be allowed to give some illustration. I was master of an oil rig supply boat, which was a Canadian flag, and alongside a U.S. flag oil rig. One day, down came the personnel basket with a man whom I had never seen before and a dog. He reported to me in the wheelhouse and said "I am here to do drug sniffing with the dog." I said, "Well, a couple of points here. First, under whose authority are you here?" "I have been hired by the oil rig company." I said "Very well, that is a U.S. company; that is a U.S. oil rig. But you are now on Canadian territory. Whatever writ you have, it does not run here." He was very reasonable about it. He said, "Look, I am ex-U.S. Navy. I know the rules of the game." He said, "I have been sent down; can I please stand here?" and I said, "Help yourself to a coffee." My cook fed the dog, and I fed the man with coffee, and that was the end of the story.

However, there is a potential problem here, where many companies in the oil industry are U.S. owned and do not, perhaps, understand some of the implications of national sovereignty. So far, we have always avoided an incident, but there is a potential problem there.

Senator Bacon: Safety measures are important.

M. Knight: Si vous soupçonnez que quelqu'un est en état d'ébriété, vous pouvez demander qu'il fasse l'objet d'un test de dépistage. C'est d'ailleurs habituellement une politique de la compagnie.

D'après moi, sénateur, cela ne pose pas de problème. Que je sache, aucun sociologue n'a écrit de thèse de doctorat là-dessus, mais je dois dire que la transformation de l'industrie maritime en 20 ans est assez extraordinaire: d'un groupe de gens qui buvaient raide, je crois qu'on est passé aujourd'hui à un milieu de gens qui s'abstiennent de consommer quoi que ce soit. On ne vous offre jamais de l'alcool sur des navires marchands ces temps-ci, sauf si vous vous trouvez sur un navire de l'ancienne Union soviétique. Pendant que j'étais capitaine de navire au Canada, c'est-à-dire pendant 7 ans et avec 20 navires sous ma responsabilité, je ne me rappelle qu'un seul incident qui ait été lié à l'alcool, et cela faisait suite à la maladie d'un membre de l'équipage. Nous avons été obligés d'embaucher avec un court préavis quelqu'un qui souffrait visiblement de problèmes d'alcoolisme, et que nous avons dû congédier peu après.

Étant donné que les armateurs ont dû réduire la taille de leurs équipages à ce point, partiellement pour épargner mais aussi grâce à l'automatisation, les équipages sont aujourd'hui assez restreints. Celui qui est en état d'ébriété oblige les autres à travailler pour lui, ce qui ne peut que le rendre très impopulaire auprès de ses collègues. Le coupable ne tiendrait pas le coup longtemps.

Que je sache ce n'est pas un problème dans notre milieu, même si ce qu'ont dit les témoins précédents, le pilote d'hélicoptère notamment, m'a beaucoup intéressé; vous me permettrez peut-être d'illustrer mes propos. J'ai été capitaine d'un bateau d'approvisionnement d'une installation de forage pétrolier battant pavillon canadien et qui se trouvait aux côtés d'une installation de forage pétrolier battant pavillon américain. Un jour, un type que je n'avais vu auparavant est venu nous voir sur la nacelle, accompagné de son chien. Il s'est rendu jusqu'à moi à la timonerie et m'a expliqué être là pour une opération de détection de drogue avec son chien. Je lui ai dit: «Un instant. D'abord, qui vous autorise à être ici?» Il m'a répondu avoir été embauché par la compagnie de forage pétrolier. Je lui ai expliqué qu'il s'agissait alors d'une compagnie américaine, alors qu'il se trouvait à ce moment-là en territoire canadien. Je lui ai fait comprendre que ses papiers n'avaient aucune force de loi en territoire canadien. Le type en question s'est montré très raisonnable et m'a expliqué qu'il connaissait bien les règles du jeu, puisqu'il était un ancien membre de la marine américaine. Comme il avait été envoyé sur mon bateau, il m'a demandé s'il pouvait rester quelque temps. Je lui ai offert du café, mon cuisinier s'est occupé du chien, et l'affaire s'est terminée là.

Le problème qui pourrait peut-être survenir, c'est que nombre d'entreprises pétrolières sont américaines et ne comprennent peut-être pas ce qu'il faut entendre par souveraineté nationale. Jusqu'à maintenant, il n'y a pas eu d'incident, mais cela pourrait toujours arriver.

Le sénateur Bacon: Les mesures de sécurité sont importantes.

Mr. Knight: Safety is everything. As master of a ship, my view is that that is my absolute responsibility, my absolute duty. If I have any doubts as to whether someone is under the influence of alcohol or drugs, then it is my responsibility to get rid of them.

Senator Bacon: Are you saying that the masters are all sensitized to that?

Mr. Knight: Absolutely. The reason being that the charterers, who very often are oil companies as well, usually will stipulate in the charter party, the contract of hire of the ship, that alcohol or drugs are not permitted.

Senator Adams: Previously you mentioned about having a problem with some of the marine workers. I am concerned about companies being allowed to hire any other foreigners and shippers, and such as that. Does Canada have a regulation saying that a company here in Canada can hire a ship from another country to come here and load their ships, and stuff like that?

Mr. Knight: If you have a Canadian flag ship, you must employ Canadian crew on it. This goes back to the point I was making earlier about the switch to flags-of-convenience states enabling owners to employ nationals from whatever country they wished, and they could, in effect, window shop for the cheapest crew, which has led to severe problems in the industry. Now, under Port State Control, which as I said earlier is run by Transport Canada's Marine Safety Branch, amongst the inspections which would be done by Port State Control is assessing the level of crew competence. Indeed, under ILO147 and the Standards on the Training and Certification of Watch-keepers Convention of 1978 and the new one 1995, if a Port State Control inspector feels that a crew is not adequately trained in their duties, that, in itself, is grounds for detention or for an order for retraining of the crew.

Senator Adams: Right now, with all of the ships travelling anywhere in the world, do you not have any experts travelling with special cargoes? Say, for example, you had a special type of load, maybe dangerous goods or something like that. Are there people in the crew who know about the handling of such materials? Or do you not have to be on the ship, but either be transported by aircraft or whatever, to go in there and unload? Is that how the system works?

Mr. Knight: It is not unknown but it is rather rare, and usually this would only tend to be with dangerous goods, dangerous chemicals, things of this nature, or cargoes of extraordinarily high value; for example, an airplane flight simulator, or something like this. In such cases, a cargo superintendent, or "super cargo" would travel with the cargo to ensure that it is properly cared for.

Senator Adams: And those companies, shippers, do they need those kind of tradesmen?

Mr. Knight: Do we need them in Canada?

Senator Adams: Yes.

M. Knight: Elles sont tout. À titre de capitaine de navire, mon premier devoir et ma première responsabilité la plus haute c'est d'assurer la sécurité de mon navire. Si je soupçonne qui que ce soit d'avoir consommé de l'alcool et des drogues, j'ai le devoir de m'en débarrasser.

Le sénateur Bacon: Avez-vous l'impression que les capitaines sont tous sensibles à cela?

M. Knight: Tout à fait. Les affréteurs, qui se trouvent à être souvent des compagnies pétrolières, stipulent habituellement dans la charte partie, soit leur contrat d'affrètement, que l'alcool et les drogues sont interdites.

Sénateur Adams: Vous avez parlé de problèmes que vous auriez avec certains des travailleurs maritimes. Je m'inquiète des entreprises qui peuvent embaucher n'importe quel étranger ou affréteur. Le Canada permet-il à une compagnie canadienne d'affréter un navire d'un autre pays pour transporter une cargaison, par exemple?

M. Knight: Si vous possédez un navire battant pavillon canadien, vous devez embaucher un équipage canadien. Plus tôt, je vous parlais d'affréteurs qui optaient pour un pavillon de complaisance, ce qui leur permettait d'embaucher des ressortissants de n'importe quel pays et de trouver, après avoir magasiné, l'équipage qui coûtait le moins cher, ce qui a déjà entraîné d'énormes problèmes dans l'industrie maritime. Aujourd'hui, le contrôle de l'État du port, qui relève de la Direction de la sécurité maritime du ministère des Transports, oblige à une inspection de la compétence de l'équipage. En effet, au titre de la norme ILO147 et de la Convention de 1978 et celle de 1995 sur la norme STCW, dès lors qu'un inspecteur du contrôle de l'État au port estime qu'un équipage n'est pas suffisamment formé, il peut d'office exiger la détention des membres de l'équipage ou ordonner qu'ils soient soumis à une formation plus poussée.

Sénateur Adams: Étant donné le nombre faramineux de navires qui voyagent aujourd'hui partout dans le monde, y a-t-il des spécialistes qui accompagnent certaines cargaisons? Supposons, par exemple, que vous transportiez certains produits dangereux. Les membres de l'équipage sont-ils au courant des critères de manutention de ces matériaux. En supposant que le spécialiste ne voyage pas à bord du navire, ne doit-il pas être transporté par avion, par exemple, jusqu'au lieu où se fera le déchargement? Comment fonctionne le système?

M. Knight: Ce n'est pas inconnu mais c'est plutôt rare, habituellement ça se fait seulement avec les matières dangereuses, les produits chimiques dangereux, les produits de cette nature, ou des cargaisons d'une extrême grande valeur; par exemple, un simulateur de vol d'avion ou quelque chose de ce genre. Dans de tels cas, un superviseur de cargaison, ou «super cargo» voyagerait avec cette cargaison pour s'assurer que la manutention se fasse comme il se doit.

Le sénateur Adams: Et est-ce que ces compagnies de transport maritime ont besoin de ce genre d'ouvrier qualifié?

M. Knight: En avons-nous besoin au Canada?

Le sénateur Adams: Oui.

Mr. Knight: Absolutely. We need them as government inspectors, but also there are many companies in Canada who need to have them either in-house or available in the yellow pages so that they can call them in as consultants. However, the only way you can get this experience is hands-on, by sailing on ships carrying this sort of cargo.

Senator Adams: You have the authority of some of the owners — or perhaps people do not have complete ownership, now that we are selling a lot of goods to other countries, especially lumber and that sort of thing, because we have free trade with other countries. Somebody mentioned that Canada has a reputation for safety at sea. What happens, say, if you get a phone call from a Greek shipping line, inviting you to bring Canadian operators, such as the engineer and the captain, and they will supply all the rest of the crew. From there it might only mean one of those Canadians being taken on with that ship to work. Would that be legitimate?

Mr. Knight: There is nothing to stop a Canadian crew working on a foreign-flag ship. Of course, it is up to the owner to hire who he wants.

Senator Adams: The only thing is what are the different rates, the costs between one ship and another, you know, for the hours?

Mr. Knight: Yes, this is it. The example that is commonly quoted is if you fire your Canadian crew of 25 men, with costs around \$2.5 million a year in labour costs and hire a replacement crew of Filipinos, your costs will fall from \$2.5 million Canadian to about \$600,000. Indeed, for the countries of the former Soviet Block that are now, of course, desperate for hard currency, you can go even lower than that. It is very difficult for Canadian shipowners to compete on labour costs.

Senator Adams: You mention that you have been working on oil rigs, and I am not sure what it was called, but the one that belonged to Mobil Oil, the one that sunk, and several people were killed — ?

Mr. Knight: Is it the *Ocean Ranger* you are referring to?

Senator Adams: Yes.

Mr. Knight: I cannot remember which oil company it was.

Senator Adams: Because that rig was American owned, was there a problem with the investigation? In other words, was it necessary for that incident to be investigated by the American government, or did the Canadian government have a hand in that? How did that work? Are you familiar with that at all?

M. Knight: Absolument. Nous avons besoin d'eux en tant qu'inspecteurs de l'État, mais il y a également plusieurs compagnies canadiennes qui en ont besoin à l'interne ou qui font appel à ceux qui figurent dans les pages jaunes pour les embaucher comme experts-conseils. Cependant, la seule façon d'acquérir de l'expérience dans ce domaine c'est en cours d'emploi, en faisant partie de l'équipage d'un navire qui transporte ce genre de cargaison.

Le sénateur Adams: Vous avez l'autorisation de certains des propriétaires... ou peut-être des gens qui ne sont pas propriétaires à part entière, maintenant que nous vendons beaucoup de produits à d'autres pays, surtout du bois d'oeuvre et d'autres produits de ce genre, par suite du libre-échange avec d'autres pays. Quelqu'un a mentionné le fait que le Canada a une bonne réputation pour la sécurité maritime. Que se produit-il, par exemple, si vous recevez un appel d'une compagnie de navigation grecque vous invitant à amener du personnel canadien, tel que l'ingénieur et le capitaine, tandis qu'eux fourniraient le reste de l'équipage. À ce moment-là, il se peut qu'un seul de ces Canadiens soit embauché pour travailler sur ce navire. Est-ce que cela pourrait être considéré légitime?

M. Knight: Rien n'empêche un équipage canadien de travailler sur un navire étranger. C'est au propriétaire d'embaucher qui bon lui semble, bien sûr.

Le sénateur Adams: La seule chose qu'il faut savoir c'est quels sont les tarifs, la différence de coût entre un navire et un autre pour ce qui est des heures?

M. Knight: Oui, voilà. L'exemple qu'on cite fréquemment c'est que si vous congédiez votre équipage canadien de 25 hommes, qui coûte environ 2,5 millions de dollars par année en frais de main-d'oeuvre et embauchiez un équipage de remplacement de Philippins, vos coûts passeront de 2,5 millions de dollars canadiens à environ 600 000 \$. En outre, pour les pays de l'ancien Bloc soviétique qui cherchent maintenant désespérément des devises fortes, vos coûts seront même inférieurs à cela. C'est très difficile pour les compagnies de navigation canadienne d'être concurrentielles au chapitre des coûts de main-d'oeuvre.

Le sénateur Adams: Vous avez mentionné que vous avez travaillé sur les plates-formes de forage pétrolier, et je ne suis pas sûr du nom de cette plate-forme, celle qui appartenait à Mobil Oil, qui a coulé et où plusieurs personnes ont perdu la vie...?

M. Knight: Vous faites allusion au *Ocean Ranger*?

Le sénateur Adams: Oui.

M. Knight: Je ne me souviens plus de quelle compagnie pétrolière il s'agissait.

Le sénateur Adams: Y a-t-il eu des problèmes au niveau de l'enquête parce que cette plate-forme était américaine? En d'autres mots, l'accident devait-il faire l'objet d'une enquête par le gouvernement américain, ou est-ce que le gouvernement canadien a pu y participer? Comment cela a-t-il fonctionné? Êtes-vous au courant de cette situation?

Mr. Knight: I am not terribly familiar with it, no. However, I did read the report when it came out. Usually, what happens in these circumstances is that governments will cooperate and conduct a joint investigation.

Senator Adams: The only thing I am concerned about is if it happens in Canadian waters, is the investigation carried out under Canadian law or American law?

Mr. Knight: Both, because it was a U.S. flag rig.

The Chairman: I will be very brief. At some point in the future, I will get back to you. This question that you raise about the investigative reports being rewritten without the benefit of even consultation with the author, disturbs me very much. There must be some impairment of the process. If the problem and the sickness is the length of time it takes from the point of the accident to the production of a report, if that is the sickness then surely we can find some way of curing that, which I think is in part what you are suggesting. However, if we cure that maybe problem, perhaps some other things might happen. How do you suggest we go about it?

Mr. Knight: My feeling is that while CTAISB is configured in the way it is at present, with the multi-layer reporting system, you cannot get around this slow reporting. The way in which I think the system should work is that a field investigator should be told "It is your investigation; go do it. You have three months to prepare a report and present it to the board and defend it." It would be a bit like defending a Ph.D. thesis. The board should have the expertise, or be able to draw on the expertise, either in-house or from industry, to question the investigator, try to pick holes in his argument, offer alternatives that he may not have thought of, and on that basis possibly rewrite, restructure the report. Ultimately, however, it will be the responsibility of the field officer to put his report of the investigation before the board, and to defend it.

The Chairman: The structure of the safety board itself, the accident investigation board, is that an impediment to what you are suggesting? The way in which it is set up?

Mr. Knight: The way, as I understand it, in which it is set up is that each of the board members should have expertise in one or more of the fields of transportation. I realize that this is very difficult requirement to fulfil, but there is a way around it. As I said, the board can be the board, but they should have the right to call on experts, as happens with the British investigation system; they can call on persons with a particular expertise, be it in liquid gas tankers, in passenger ferries, to advise them. The board still has the responsibility for the production of the report, and for questioning of the experts.

Our present system is unrealistic inasmuch as it expects — and requires — expertise on the board that I do not think it is entirely reasonable for them to have, but the present system deprives them of the ability to call in these outside experts.

M. Knight: Non je ne la connais pas très bien. Cependant, j'ai lu le rapport lorsqu'il a été publié. Habituellement, ce qui se produit dans de telles circonstances, c'est que les gouvernements collaborent et mènent une enquête conjointe.

Le sénateur Adams: La seule chose qui me préoccupe c'est si cela se produit dans les eaux canadiennes. Est-ce que l'enquête est menée selon la loi canadienne ou la loi américaine?

M. Knight: Les deux, parce qu'il s'agissait d'une plate-forme portant le drapeau américain.

Le président: Je serai très bref. Je vous redonnerai la parole plus tard. Cette question que vous avez soulevée à propos des rapports d'enquêtes qui sont réécrits sans consultation avec l'auteur me dérange beaucoup. Le processus doit être faussé dans une certaine mesure. Si le problème et le malaise sont la durée qui s'écoule entre le moment de l'accident et la production du rapport, si c'est ça le malaise, nous devrions certainement trouver le moyen de le guérir, et je pense que c'est ce que vous nous suggérez. Cependant, si nous remédions à ce problème, d'autres choses pourraient se produire. D'après vous, comment devrions-nous procéder dans de tels cas.

M. Knight: D'après moi, tant que le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports (CASB) sera structuré comme il l'est maintenant, avec ce système de rapport multicouches, on ne pourra contourner ce problème de la lenteur des rapports. J'estime qu'on devrait dire à un enquêteur sur le terrain «C'est votre enquête; faites-la. Vous avez trois mois pour préparer un rapport, le présenter au bureau et le défendre». Ce serait un peu comme défendre une thèse de doctorat. Le bureau devrait avoir l'expertise, ou au moins être capable d'aller chercher l'expertise soit à l'interne ou dans l'industrie, pour interroger l'enquêteur, pour trouver les points faibles de ses arguments, offrir des solutions de rechange auxquelles il n'a peut-être pas songé, et selon les résultats, peut-être réécrire ou restructurer le rapport. En fin de compte, cependant, il incombera à cet agent sur le terrain de remettre son rapport d'enquête au bureau et de le défendre.

Le président: Est-ce que la structure même du bureau nuirait au procédé que vous nous suggérez? La façon dont il est structuré?

M. Knight: D'après ce que je peux comprendre, selon la structure actuelle, chacun des membres du bureau devrait avoir une certaine expertise dans un ou plusieurs domaines du transport. Je comprends que c'est très difficile de satisfaire à ce critère, mais il y a une solution possible. Comme je le disais plus tôt, le bureau devrait avoir le droit de faire appel à des experts, tel qu'on le fait dans le système d'enquête britannique. Ils peuvent faire appel à des personnes qui ont une expertise particulière, que ce soit le transport du gaz liquéfié, les traversiers pour passagers, et cetera, pour le conseiller. Le bureau reste quand même responsable de la production du rapport et de l'interrogation des experts.

Notre système actuel n'est pas réaliste dans la mesure où il s'attend — et exige — que les membres du bureau possèdent de l'expertise ce qui n'est pas entièrement raisonnable, mais le système actuel les prive de la capacité de faire appel à des experts de l'extérieur.

The Chairman: I did not realize that. You have certainly given us some food for thought, particularly with respect to crewing.

Senator Roberge: To your knowledge, with respect to these delays in producing the reports, is it mostly related to marine incidents, or does it also apply to other incidents, involving airlines or trucks or whatever?

Mr. Knight: I cannot answer that, senator. I am only familiar with the marine world.

Senator Roberge: Do you know if anyone on the board has marine experience?

Mr. Knight: The board has recently changed its personnel, and I am not familiar with any of the present board members, so I do not know. The previous marine representative was Vice-Admiral Hugh McNeil. This we were somewhat worried about because the worlds of warships and merchant ships are very different, and unless you have somebody with this particular expertise, which takes me back to my earlier reply to Senator Forrestall, unless you have the expertise in-house, or the ability to pull that expertise into the house when you want it, the quality of the report will suffer.

The Chairman: Just in connection with that, just a very quick quote and we will bring these hearings to a close for the time being.

Mr. Learn, who is a railway locomotive engineer out west told us — he was a little more blunt than you are — that while there was minimal action, and we knew each other and respected each other on that basis, that was good; once we write the report of the investigation, it is gone from our hands. In 30 days it is in Ottawa, and we do not see it again. It will come back to us with the note "We have made some changes, do you agree?" I can go on to explain that, but I think it is somewhat self-explanatory.

In any event, the point that he was making is that they write a report, it goes out of their hands, somebody toys with it, 30 pages become five pages, and there is no resemblance to the report that was originally written. The fault is not only in the marine field, it is with surface, and presumably this is less true with air, I hope, but let me assure you that the reason for all of this was to remove the potential conflict of interest. When I first wrote that bill, that was the purpose of it: to remove the regulator from any responsibility, or anything whatsoever to do with the investigation that might arise out of an incident that involved those very same regulations. I think that was a sound principle, and I think we moved in that direction, and I commend successive governments, not for taking my bill, but that it was a good idea to put forward. Somebody said, "That is a good idea and I will write that myself." Well, that is what has happened. We will take your admonition to heart. It is a very serious charge, and we will look much closer at the facts.

Le président: Je ne savais pas ça. Vous nous avez certainement donné matière à réflexion, surtout pour ce qui est de l'équipage.

Le sénateur Roberge: À votre connaissance, pour ce qui est des retards dans la production des rapports, s'agit-il surtout d'accidents maritimes ou est-ce également le cas pour d'autres genres d'accidents concernant les lignes aériennes, les camions ou autres moyens de transport?

M. Knight: Je ne saurais répondre à cette question, sénateur. Je ne suis familier qu'avec le transport maritime.

Le sénateur Roberge: Savez-vous si un des membres du bureau a de l'expérience dans le transport maritime?

M. Knight: Il y a eu des changements de personnel récemment au bureau, et je ne connais aucun des membres actuels, alors je ne pourrais vous répondre. L'ancien représentant du transport maritime était le vice-amiral Hugh McNeil. Nous étions quelque peu inquiets à ce sujet parce que le monde des navires de guerre et celui des navires marchands sont très différents et à moins d'avoir quelqu'un avec cette expertise très particulière, ce qui me ramène à ma réponse antérieure au sénateur Forrestall, à moins d'avoir cette expertise maison, ou la capacité de faire appel à cette expertise lorsque le besoin s'en fait sentir, la qualité du rapport en souffrira.

Le président: Justement à ce sujet, une brève citation et nous allons conclure pour le moment.

M. Learn, un conducteur de locomotive dans l'Ouest, nous a dit — et il mâchait ses mots encore moins que vous — que bien qu'il n'y avait pas grand-chose qui se faisait, et que nous nous connaissions et nous respections les uns les autres, c'était très bien; une fois que le rapport de l'enquête est rédigé, l'affaire n'est plus entre nos mains. Dans 30 jours le rapport est à Ottawa et on ne le voit plus jamais. Il nous revient avec une note jointe qui dit «Nous avons apporté certains changements, êtes-vous d'accord?» Je pourrais vous expliquer ça plus en détail, mais je crois que c'est assez évident.

De toute façon, là où il voulait en venir, c'est qu'ils rédigent un rapport, il passe à quelqu'un d'autre, quelqu'un joue avec, 30 pages deviennent 5 pages, et cela n'a plus aucune ressemblance avec le rapport original. Ce problème ne se retrouve pas uniquement dans le domaine maritime, c'est la même chose avec le transport routier, quoique l'on peut présumer que c'est moins vrai pour ce qui est du transport aérien, du moins je l'espère, mais permettez-moi de vous assurer que la raison pour tout cela c'était d'éliminer le potentiel de conflit d'intérêts. C'était l'objectif lorsque j'ai rédigé ce projet de loi à l'origine: d'enlever à l'organisme de réglementation toute responsabilité ou toute connexion avec l'enquête qui peut résulter d'un accident concernant ces mêmes règlements. Je pense que c'était là un bon principe, et je crois que nous nous dirigeons dans cette voie, et je félicite les gouvernements qui se sont succédé non pas d'avoir accepté mon projet de loi mais parce que c'était une bonne idée de mettre tout cela au grand jour. Quelqu'un a dit: «C'est une bonne idée et je vais le rédiger moi-même.» Eh bien, c'est ce qui s'est produit. Nous prenons vos reproches à coeur. Ce sont des

In the meantime, captain, I know I express, on behalf of all of us here, our appreciation for your coming today, for your thoughtfulness, for your presentation and for your frankness. We look forward to mulling over your evidence and your comments, and when we get to the point where we can identify the problems, and then give consideration to solutions, we may very well want to speak to you again.

Mr. Knight: I will be happy to do so.

The Chairman: Unless there is any our further business, I think most of you will want to leave our fair city.

The committee adjourned.

accusations très sérieuses, et nous allons examiner les faits de très près.

En attendant, capitaine, je sais que je parle pour tout le monde ici lorsque je vous exprime toute notre reconnaissance pour votre comparution, pour votre réflexion, pour votre exposé et pour votre franchise. Nous avons hâte de réfléchir à votre témoignage et à vos commentaires, et lorsque nous en serons au point où nous pouvons identifier les problèmes et chercher des solutions, nous voudrions peut-être vous rencontrer à nouveau.

M. Knight: Je serais heureux de revenir.

Le président: À moins qu'il n'y ait d'autres questions à régler, je crois que la plupart d'entre vous voulez quitter notre belle ville.

La séance est levée.



If undelivered, return **COVER ONLY** to:
Canada Communication Group — Publishing
Ottawa, Canada K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette **COUVERTURE SEULEMENT** à:
Groupe Communication Canada — Édition
Ottawa, Canada K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

Tuesday, March 18, 1997

From the Atlantic Provinces Transportation Commission:

Peter Vuillemot, General Manager.

From the Secunda Marine Services Ltd.:

John Hughes, Port Manager.

Wednesday, March 19, 1997

From the Halifax Marine Pilots Committee:

Alan Stockdale, Chairman;

Andrew Rae, Member.

From the St. John Port Corporation:

Peter Turner, Harbour Master.

From the Halifax Port Corporation:

David F. Bellefontaine, President and Chief Executive Officer;

Randall Sherman, Harbour Master, Director of Operations;

George Malec, Assistant Harbour Master.

From the Police Association of Nova Scotia, Local 112, (Ports Canada Police):

Eric Mott, Constable.

Thursday, March 20, 1997

From Railtex Canada Inc.:

Peter E. McCarron, General Manager.

From J.D. Irving Ltd.:

Jack Walker, General Manager;

Scott Smith.

From the Canadian Helicopters Limited:

Dave McCutcheon, Flight Safety Manager.

From the Company of Masters Mariners of Canada:

Alan Knight, Divisional Master;

Richard Cobanli, Member.

Le mardi 18 mars 1997

De la Commission des transports des provinces de l'Atlantique:

Peter Vuillemot, directeur général.

From the Secunda Marine Services Ltd.:

John Hughes, gérant du port.

Le mercredi 19 mars 1997

De Halifax Marine Pilots Committee:

Alan Stockdale, président;

Andrew Rae, membre.

De la Société du port de St. John's:

Peter Turner, maître de port.

De la Société du port de Halifax:

David F. Bellefontaine, président et dirigeant principal;

Randall Sherman, maître de port, directeur des opérations;

George Malec, maître de port adjoint.

Dé Police Association of Nova Scotia, Local 112, (Police de Ports Canada):

Eric Mott, agent.

Le jeudi 20 mars 1997

De Railtex Canada Inc.:

Peter E. McCarron, directeur général.

De J.D. Irving Ltd.:

Jack Walker, directeur général;

Scott Smith.

De Canadian Helicopters Limited:

Dave McCutcheon, gérant de la sécurité des vols.

De Company of Masters Mariners of Canada:

Alan Knight, capitaine de division;

Richard Cobanli, membre.

CAI
XC19
T84



Second Session
Thirty-fifth Parliament, 1996-97

Deuxième session de la
trente-cinquième législature, 1996-1997

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

*Standing Senate Committee on
Transport and Communications*

*Comité sénatorial permanent des
transports et des communications*

Proceedings of the Subcommittee on

Délibérations du sous-comité de la

Transportation Safety Sécurité des transports

Chairman:
The Honourable J. MICHAEL FORRESTALL

Président:
L'honorable J. MICHAEL FORRESTALL

Monday, April 14, 1997

Le lundi 14 avril 1997

Issue No. 9

Fascicule n° 9

State of transportation safety in Canada

L'état de la sécurité des transports au Canada

WITNESSES:
(See back cover)

TÉMOINS:
(Voir à l'endos)



THE SUBCOMMITTEE ON TRANSPORTATION SAFETY

The Honourable J. Michael Forrestall, *Chairman*

The Honourable Willie Adams, *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

Bacon	Mercier
* Fairbairn, P.C.	Roberge
(or Graham)	
* Lynch-Staunton	
* <i>Ex Officio Members</i>	
(Quorum 3)	

LE SOUS-COMITÉ DE LA SÉCURITÉ DES TRANSPORTS

Président: L'honorable J. Michael Forrestall

Vice-président: L'honorable Willie Adams

et

Les honorables sénateurs:

Bacon	Mercier
* Fairbairn, c.p.	Roberge
(ou Graham)	
* Lynch-Staunton	
* <i>Membres d'office</i>	
(Quorum 3)	

ORDER OF REFERENCE

Extract from the *Journals of the Senate*, Monday, October 2, 1996:

The Honourable Senator Bacon moved, seconded by the Honourable Senator Corbin:

That the Standing Senate Committee on Transport and Communications be authorized to examine and make recommendations upon the state of transportation safety and security in Canada and to complete a comparative review of technical issues and legal and regulatory structures with a view to ensuring that transportation safety and security in Canada are of such high quality as to meet the needs of Canada and Canadians in the twenty-first century;

That the Committee be authorized to permit coverage by electronic media of its public proceedings with the least possible disruption of its hearings; and

That the Committee present its final report no later than December 31, 1997.

The question being put on the motion, it was adopted.

ORDRE DE RENVOI

Extraits des *Journaux du Sénat*, le lundi 2 octobre 1996:

L'honorable sénateur Bacon propose, appuyée par l'honorable sénateur Corbin,

Que le Comité sénatorial permanent des transports et des communications soit autorisé à examiner, afin de présenter des recommandations, l'état de la sécurité des transports au Canada et à mener une étude comparative des considérations techniques et des structures juridiques et réglementaires, dans le but de vérifier que la sécurité des transports au Canada est d'une qualité telle qu'elle répondra aux besoins du Canada et des Canadiens au prochain siècle;

Que le Comité soit autorisé à permettre la diffusion de ses délibérations publiques par les médias d'information électroniques, de manière à déranger le moins possible les travaux;

Que le Comité présente son rapport au plus tard le 31 décembre 1997.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le greffier du Sénat,

Paul C. Bélisle

Clerk of the Senate

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Monday, April 14, 1997

(16)

[English]

The Subcommittee on Transportation Safety of the Standing Senate Committee on Transport and Communications met at 12:07 p.m. this day, the Chair, the Honourable J. Michael Forrestall, presiding.

Members of the subcommittee present: The Honourable Senators Adams, Bacon, Forrestall and Mercier (4).

In attendance: John Christopher, Research Officer, Research Branch, Library of Parliament; Bruce Carson, Senior Adviser.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

The subcommittee proceeded to consider the state of transportation safety and security in Canada pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on October 2, 1996 and the resolution of the committee adopted on October 24, 1996.

WITNESSES:

From Pem-Air Ltd.:

Delbert A. O'Brien, President.

From Canada 3000 Airlines Limited:

Walter E. Wolfe, Airline Safety Officer.

Mr. Delbert A. O'Brien made a statement and answered questions.

Mr. Walter E. Wolfe made a statement and answered questions.

At 1:52 p.m., the subcommittee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

PROCÈS-VERBAL

OTTAWA, le lundi 14 avril 1997

(16)

[Traduction]

Le sous-comité de la sécurité des transports du comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 12 h 07, sous la présidence de l'honorable J. Michael Forrestall (*président*).

Membres du sous-comité présents: Les honorables sénateurs Adams, Bacon, Forrestall et Mercier (4).

Également présents: John Christopher, attaché de recherche, Service de recherche, Bibliothèque du Parlement; Bruce Carson, conseiller principal.

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

Le sous-comité entame son étude de la sécurité des transports au Canada en conformité avec l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le 2 octobre 1996 et la motion adoptée par le comité le 24 octobre 1996.

TÉMOINS:

De Pem-Air Ltd.:

Delbert A. O'Brien, président.

De Canada 3000 Airlines Limited:

Walter E. Wolfe, agent de sécurité aérienne;

M. Delbert A. O'Brien fait un exposé, puis répond aux questions.

M. Walter E. Wolfe fait un exposé, puis répond aux questions.

À 13 h 52, le sous-comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

La greffière du sous-comité,

Catherine Piccinin

Clerk of the Subcommittee

EVIDENCE

OTTAWA, Monday, April 14, 1997

The Subcommittee on Transportation Safety of the Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 12:07 p.m. to study the state of transportation safety and security in Canada.

Hon. J. Michael Forrestall (*Chairman*) in the Chair.

[*English*]

The Chairman: Welcome to the continuation of the work of the Subcommittee on Transportation Safety. We will carry on today with Pem-Air Ltd.

Please proceed.

Mr. Delbert A. O'Brien, President, Pem-Air Ltd.: Good afternoon, honourable senators. I must apologize for not typing the proposal. We have been on holidays and we had to construct this in a hotel room. The only positive aspect of the presentation is that my wife copied it over so it is readable.

I should also say that I probably overstated the case in this brief, but we taxpayers do not have an opportunity to speak before the Senate that often. It seems to be a one-way street and so I want to make the most of this opportunity.

I am the president of a small commuter airline based in Pembroke, Ontario. We have operated continuously for 28 years in providing scheduled services. We currently fly 28 flights per day to 13 communities in both Ontario and Quebec. All services are provided in both official languages.

My appearance before you is a return engagement for me as I appeared more than a decade ago before the House of Commons transportation committee chaired by Patrick Nolin, MP, as it examined the anticipated impact of the new deregulation policy on the air industry.

Today, although we focus on the narrower issue of safety, we are reviewing an industry that has been driven in the past decade by the force of government's deregulation policy.

I, perhaps, bring a different perspective to this investigation because I speak primarily as a lawyer with 34 years of practice behind me and with aviation as a secondary pursuit in my life experience.

I have always had a keen interest in government policy as it impacts the industry and particularly the effects of the deregulation era. As a result of this special interest, I was favoured as a panelist at a conference of the Air Transportation Association of Canada, or ATAC. That conference took place 10 years ago in Vancouver. On that panel were Don Carty of CP; Victor Popolardo of City Express; Max Ward of WardAir, and an Air Canada vice-president.

I represented the small air carriers, and I had done my homework by acquiring volumes of information on the American deregulation experience from Senator Kassebaum, the Republican chairperson of the American Senate Aviation Committee.

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le lundi 14 avril 1997

Le sous-comité de la sécurité des transports du comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 12 h 07 pour étudier l'état de la sécurité des transports au Canada.

L'honorable J. Michael Forrestall (*président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

Le président: Bienvenue à cette séance de travail du sous-comité de la sécurité des transports. Nous poursuivrons nos travaux aujourd'hui en entendant le représentant de Pem-Air Ltd.

Veuillez commencer.

M. Delbert A. O'Brien, président, Pem-Air Ltd.: Bon après-midi, honorables sénateurs. Je m'excuse de ne pas avoir dactylographié la proposition. Nous étions en vacances et l'avons rédigée dans une chambre d'hôtel. Seul aspect positif de la présentation, mon épouse l'a recopiée pour qu'elle soit lisible.

Je dois également dire que je n'y suis probablement pas allé de main morte dans ce mémoire, mais nous, contribuables, n'avons pas si souvent l'occasion de nous adresser au Sénat. Cela semble être une rue à sens unique et je tiens donc à tirer le meilleur parti de cette occasion.

Je suis le président d'une petite compagnie aérienne régionale basée à Pembroke, en Ontario. Depuis 28 ans, nous assurons un service aérien régulier. Actuellement, 28 vols par jour desservent 13 collectivités de l'Ontario et du Québec. Tous les services sont assurés dans les deux langues officielles.

En comparant devant vous, je vous rends la politesse étant donné que j'ai comparu il y a plus de 10 ans devant le comité des transports de la Chambre des communes présidé par Patrick Nolin, député, quand il a étudié l'impact anticipé de la nouvelle politique de déréglementation sur l'industrie aérienne.

Aujourd'hui, bien que nous nous intéressions à la question moins vaste de la sécurité, nous passons en revue une industrie qui a été conduite ces 10 dernières années par la force de la politique de la déréglementation du gouvernement.

J'apporte peut-être une perspective différente à cette étude étant donné que je parle principalement en ma qualité d'avocat comptant 34 ans de pratique derrière lui pour qui l'aviation représente une occupation secondaire dans la vie.

Je me suis toujours vivement intéressé à la politique gouvernementale et à son effet sur l'industrie, en particulier, aux effets de la déréglementation, ce qui m'a valu d'être choisi comme paneliste à une conférence de l'Association du transport aérien du Canada, ou ATAC. Cette conférence s'est tenue il y a 10 ans à Vancouver. Y ont participé Don Carty de CP, Victor Popolardo de City Express, Max Ward de WardAir et un vice-président d'Air Canada.

Je représentais les petits transporteurs aériens, et j'avais fait mes devoirs en recueillant des tas d'informations sur l'expérience de déréglementation américaine auprès du sénateur Kassebaum, président républicain du comité de l'aviation du Sénat américain.

The evidence I gathered indicated that the American government was very concerned about air safety issues at that time and that while mega-cities had benefited from some reduction in fares, 400 smaller communities had lost their air service and fares had increased between 600 and 700 per cent in remote areas.

At the conclusion of my remarks, several of the panelists suggested that I was being perhaps too negative with respect to deregulation. I responded by suggesting that, in my opinion, their positions and their airlines might well disappear within five years. With the exception of the government airline, Air Canada, that prophecy was regrettably fulfilled.

In my opinion, airline safety has been a major public issue continuously since the introduction of deregulation. I also believe that there has been a universal effort to cover up the problem driven by consumerism as it espoused the mythology that deregulation would decrease fares by increasing competition.

Why is it that the media, the government and the public still cling to the myth, in the face of so much evidence to the contrary, that unbridled laissez-faire economics in the skies will bring more competition, cheaper fares and safety? I should say at this time, I am not from the political left.

Let us examine for a moment, the evidence as to fares. While airfares from mega-hubs have decreased marginally, such as flights from Toronto to Florida, they have increased substantially where it really counts to Canadians as they fly within Canada and particularly to smaller communities.

As a result of competition in south-central Ontario, my backyard, and the area I will discuss, the following airlines have terminated scheduled service in the past decade: City Express, Voyageur, Southeast Air, Muskoka Air, Trent Air, Air Niagara, Toronto Air, Nor Ontair, Laurentian Air, NordAir, Partner Skycraft, Tempus, et cetera.

With respect to communities served, once again in Ontario, many communities have lost service including Hamilton, Peterborough, St. Catherine's, Brockville, Cornwall, Trenton, Muskoka, Oshawa, St. Thomas and Chatham. In Northern Ontario, the prospect for many more is uncertain.

Finances impact on safety issues directly. The industry has been on a downward financial spiral since the introduction of deregulation which has severely diminished general aviation in this country. Banking institutions, which initially favoured deregulation, have closed their doors to small airlines, defining the industry as a bankrupt one. I was amused at that time when my bankers told me to expand; in fact, I contracted my services.

There is little wonder that financial institutions are dismayed when they read in the daily press that the industry has lost more money in the last decade than it made in the previous six decades.

Les faits que j'avais recueillis indiquaient que le gouvernement américain s'inquiétait énormément des questions de sécurité aérienne à l'époque et que bien que les mégavilles aient bénéficié d'une certaine réduction des tarifs, 400 petites collectivités avaient perdu leur service aérien et les tarifs avaient augmenté de 600 à 700 p. 100 dans les régions éloignées.

À la fin de mes remarques, plusieurs des participants ont laissé entendre que j'étais peut-être trop négatif relativement à la déréglementation. Je leur ai répondu qu'à mon avis, leurs positions et leurs lignes aériennes pourraient bien disparaître dans un délai de cinq ans. À l'exception de la ligne aérienne gouvernementale, Air Canada, cette prophétie s'est malheureusement réalisée.

À mon avis, depuis l'introduction de la déréglementation, la sécurité du transport aérien reste une grande question d'intérêt public. Je crois également qu'il y a eu un effort universel de camoufler le problème engendré par le consommateurisme qui a fait sien le mythe voulant qu'une déréglementation ferait baisser les tarifs en accroissant la concurrence.

Pourquoi, devant tant de preuves à l'effet contraire, les médias, le gouvernement et le grand public continuent-ils de croire qu'un laissez-faire débridé dans les airs entraînera plus de concurrence, des tarifs moins élevés et de la sécurité? Je devrais dire, dès maintenant, que je ne suis pas membre de la gauche politique.

Examinons un instant les faits en ce qui concerne les tarifs. Bien que les tarifs aériens à partir de méga-aéroports plaques tournantes aient légèrement diminué, comme les vols entre Toronto et la Floride, ils ont substantiellement augmenté là où cela compte vraiment pour les Canadiens qui voyagent au Canada et, notamment, pour les petites collectivités.

Par suite de la concurrence dans le centre-sud de l'Ontario, mon centre d'activité, et la région dont je vais parler, les compagnies aériennes suivantes ont mis fin à leur service régulier au cours des dix dernières années: City Express, Voyageur, Southeast Air, Muskoka Air, Trent Air, Air Niagara, Toronto Air, Nor Ontair, Laurentian Air, NordAir, Partner Skycraft, Tempus, et cetera.

Quant aux communautés desservies, encore une fois en Ontario, bon nombre d'entre elles ont perdu leur service, y compris Hamilton, Peterborough, St. Catherine's, Brockville, Cornwall, Trenton, Muskoka, Oshawa, St. Thomas et Chatham. Dans le Nord de l'Ontario, les perspectives pour davantage d'entre elles sont incertaines.

Les finances influent directement sur les questions de sécurité. Depuis l'introduction de la déréglementation, l'industrie est dans une spirale financière à la baisse qui a gravement réduit l'aviation générale dans ce pays. Les institutions bancaires, au départ favorables à la déréglementation, ont fermé leurs portes aux petites compagnies aériennes, qualifiant l'industrie d'industrie en faillite. À l'époque, cela m'amusait quand mes banquiers me demandaient de prendre de l'expansion; en fait, j'offrais mes services à contrat.

Pas étonnant que les institutions financières soient consternées quand elles lisent dans les quotidiens que l'industrie a perdu ces 10 dernières années plus d'argent qu'elle n'en avait fait au cours des 60 années précédentes.

Air Canada has wasted millions of its equity in an insane price war with Canadian Airlines which today threatens the existence of Canadian Airlines and will, if continued, lead to monopoly and eventual American ownership. That is a prediction.

Let the world know that the greatest single threat to safe operation is financial crisis. The cruelest hoax of the deregulation mythology is the fostered untruth that airplanes can be flown successfully at bus fare rates.

The tolerated deception of advertising of cheap seats promotes this fraudulent and destructive illusion. It appears to me that the federal transportation ministry under both major political parties, with their political vested interest of proving that marketplace economics work in the airline industry, have turned their backs on the most flagrant evidence of safety failures flowing from that policy. I will refer to only two examples, but there are many more.

The independent judicial inquiry into the Dryden tragedy exposed deregulation as the root cause of the accident. The NationAir fiasco, with its ridiculous \$88 fares served to drive Pem-Air out of two cities, Hamilton and Kitchener, and left a legacy of debt — \$67 million to the general public and \$27 million to Transport Canada — when we had to pay our fees in 30 days on penalty of being discontinued the use of the airports. This speaks volumes on the calculated blindness of government policy to the issue of safety and service when they discredit and expose directly the champions of deregulation, such as NationAir.

Safety is directly affected by the diminished responsibility of Transport Canada for small community airports. Deregulation, privatization of airports, user pay — call it what you may, the product is the same: The large centres win; the small communities lose.

The airline spokes of the mega-city hubs all originate in small communities, but everyone seems to be oblivious to the reality that, if you remove the spokes, the hub may also fail.

The Pembroke airport has been a spoke of the Toronto hub for 28 years, but now our financing is terminated and our fees in Toronto increased. Some of the former \$60 million profit of Pearson airport was channelled back to Pembroke previously by Transport Canada, but now there is no payback. The greed of the city is satiated. No matter that a 28-year-old service fails, the marketplace philosophy triumphs; Toronto has all the cards.

This is not a diatribe at Toronto; it just means that big markets win everything and little markets lose.

Air Canada a perdu des millions de dollars dans une guerre des prix insensée avec Canadian Airlines qui menace aujourd'hui l'existence de cette société et conduira, si elle se poursuit, à un monopole et à une éventuelle mainmise américaine. Je vous le prédis.

Faisons savoir à la face du monde que la plus grande menace à une opération sécuritaire est une crise financière. Le pire canular du mythe de la déréglementation est le mensonge soigneusement entretenu voulant qu'on puisse réussir à faire voler des avions en pratiquant des taux semblables au transport par autobus.

La supercherie tolérée de la publicité de sièges à rabais favorise cette illusion frauduleuse et destructrice. Il me semble que le ministère fédéral des Transports, sous les gouvernements des deux grands partis politiques dont il était dans l'intérêt politique de prouver que l'économie de marché fonctionne pour l'industrie aérienne, a tourné le dos à la preuve la plus flagrante de manquements à la sécurité découlant de cette politique. Je ne vais donner que deux exemples, mais il y en a beaucoup plus.

L'enquête judiciaire indépendante sur la tragédie de Dryden a dénoncé la déréglementation comme cause fondamentale de l'accident. Le fiasco de NationAir, avec ses tarifs ridicules de 88 \$ ont contribué à expulser Pem-Air de deux villes, Hamilton et Kitchener, et a laissé en héritage des dettes de l'ordre de 67 millions de dollars pour le grand public et 27 millions de dollars pour Transports Canada à une époque où il nous fallait payer nos droits en 30 jours sous peine de ne plus pouvoir utiliser les aéroports. Cela en dit long sur l'aveuglement calculé de la politique gouvernementale relativement à la question de la sécurité et du service quand ils discréditent et exposent directement les champions de la déréglementation, comme NationAir.

La sécurité est directement touchée par la responsabilité réduite de Transports Canada envers les petits aéroports. Déréglementation, privatisation d'aéroports, frais d'utilisation — appelez ça comme vous le voulez, le résultat est le même: les grands centres sont les gagnants; les petites collectivités; les perdants.

Les méga-aéroports plaques tournantes sont comme des moyeux dont les rayons sont représentés par les petites collectivités; tous semblent oublier cependant que si l'on supprime les rayons, le moyeu risque aussi d'en souffrir.

L'aéroport de Pembroke a été un rayon pour le moyeu de Toronto pendant 28 ans, mais nous ne recevons plus maintenant de financement et nos droits à Toronto ont augmenté. Une partie des anciens profits de 60 millions de dollars de l'aéroport Pearson était retournée auparavant à Pembroke par Transports Canada, mais maintenant, il n'y a plus de récupération. La cupidité de la ville est assouvie. Qu'importe qu'un service vieux de 28 ans prenne fin, la philosophie du marché triomphe. Toronto a tous les atouts.

Ce n'est pas une diatribe contre Toronto; cela signifie seulement que les gros marchés gagnent tout et que les petits marchés perdent.

Finally, the most negative fall-out of deregulation has been the transformation of Transport Canada. The federal ministers, politically concerned that the negative results of deregulation would become apparent to the public, demanded that Transport Canada, with reduced resources, stem the tide of declining air safety.

As a law student, I was taught by a world-famous visiting administrative law professor that governance in a highly sophisticated society was done by education and licensing to maintain standards. This prevented the breach of law in advance. In primitive societies, the threat of punitive criminal sanctions with severe penalties for failure was the legal last resort.

I have observed the ugly metamorphosis forced on Transport Canada for 30 years. Thirty years ago, Transport Canada had highly experienced, user-friendly personnel who were willing to advise and guide in all matters. They were magnificent. I am one of the few still around who can testify to that fact.

Today, it appears that they have retired and been replaced by less-experienced personnel who live in constant fear of being personally sued civilly or publicly discredited for the inevitable failures that flow from the blind insistence of their political masters on marketplace philosophy. They dare not give advice or even interpret their own regulations. The trust and integrity that we used to know have disappeared as the industry is gripped with a cruel, paralyzing fear. It is no fault of the employees of Transport Canada. They, too, are victims of the system.

Finally, as a lawyer, I must state that there is no such thing as absolute deregulation. It is all a matter of degree. We will always have the rule of law in our economic life as we do in our political and social spheres. Most particularly, aviation, like medicine and criminal law, is a discipline where safety concerns must be foremost, and economic consequences must play a secondary role. Economic laws of the marketplace must be amended accordingly, or our great Canadian record of air safety will be lost.

Our friends in Transport Canada must once again become trusted educators and not feared policemen. Our vision of aviation should once again be restored to many of its pioneer objectives, namely providing service within Canada, to even its remotest communities, as opposed to flying Torontonians cheaply to Miami. If our present vision does not change, our "open skies" will carry only foreign-owned aircraft, and the issue of safety will be vested in foreign jurisdictions.

Senator Bacon: You have mentioned airline deregulation, and the fact that we are now two years into Open Skies with the United States. You seem to feel that these two developments combined have had a negative effect on safety. Did I understand you correctly?

Enfin, l'effet le plus négatif de la déréglementation a été la transformation de Transports Canada. Les ministres fédéraux, préoccupés politiquement par le fait que les résultats négatifs de la déréglementation ne deviennent manifestes pour la population, ont demandé que Transports Canada, avec des ressources réduites, endigue le flot de la baisse de la sécurité aérienne.

Quand j'étais étudiant en droit, un professeur de droit administratif en visite réputé de par le monde m'a enseigné que dans une société très évoluée, on gouverne par l'éducation et les autorisations accordées pour assurer le maintien des normes. Cela empêchait dès le départ qu'on enfreigne la loi. Dans les sociétés primitives, la menace de sanctions criminelles punitives assorties de peines sévères en cas d'infraction était le dernier recours juridique.

J'ai observé pendant 30 ans l'horrible métamorphose imposée à Transports Canada. Il y a 30 ans, Transports Canada comptait du personnel de grande expérience, facile d'accès, disposé à conseiller et à guider en toutes matières. Ils étaient fantastiques. Je suis l'un des rares qui restent encore à pouvoir en témoigner.

Aujourd'hui, il semble qu'ils aient pris leur retraite et aient été remplacés par du personnel moins expérimenté qui vit dans la crainte constante de se faire poursuivre personnellement au civil ou d'être discrédité publiquement pour les inévitables ratés qui découlent de l'insistance aveugle de leurs maîtres politiques envers la philosophie de marché. Ils n'osent ni donner de conseil ni même interpréter leurs propres règlements. La confiance et l'intégrité auxquelles nous avons été habitués ont disparu au fur et à mesure que l'industrie était saisie d'une crainte cruelle, pétrifiante. Ce n'est pas la faute des employés de Transports Canada. Eux aussi sont victimes du système.

Enfin, en ma qualité d'avocat, je dois préciser qu'une déréglementation absolue est une vue de l'esprit. Tout est affaire de degré. Nous aurons toujours la règle de droit dans notre vie économique comme nous l'avons dans nos sphères politiques et sociales. Plus particulièrement, l'aviation, comme la médecine et le droit criminel, est une discipline où les préoccupations de sécurité doivent primer, et les conséquences économiques jouer un rôle secondaire. Les lois économiques du marché doivent être modifiées en conséquence, sinon c'en sera fait de notre grande performance canadienne au titre de la sécurité aérienne.

Nos amis à Transports Canada doivent redevenir des éducateurs en qui l'on a toute confiance plutôt que des policiers que l'on craint. Il faut redonner à notre vision de l'aviation bon nombre de ses objectifs premiers, à savoir assurer le service au Canada, même à ses collectivités les plus éloignées, plutôt qu'amener les Torontois à Miami en avion pour pas cher. Si notre vision actuelle ne change pas, dans notre «ciel ouvert» ne voleront que des appareils étrangers, et la question de la sécurité relèvera d'autorités étrangères.

Le sénateur Bacon: Vous avez parlé de la déréglementation de l'industrie aérienne et du fait que depuis deux ans maintenant, nous sommes en régime de «ciel ouvert» avec les États-Unis. Vous semblez donner l'impression que ces deux événements combinés ont eu un effet négatif sur la sécurité. Vous ai-je bien compris?

Mr. O'Brien: Absolutely. I made predictions 10 years ago as strong as these. I am a believer in free enterprise in all its aspects, but to impose the marketplace philosophy on air safety is just irresponsible. When it comes to Open Skies, I predict that our skies will be owned by American aircraft operators, and the issue of safety will be determined there. I cannot understand why we pursue this policy in the face of the evidence. I think it impinges directly on air safety. I have expressed that in the last 10 years. I have watched other Canadian operators. I have seen what they have done in terms of compromising air safety, and I have been grossly disturbed as I witness them go down one by one.

Senator Bacon: Which practices changed that affect the safety and the reliability of the aircrafts? Do you feel the Americans are less concerned with safety than we are?

Mr. O'Brien: Certainly they are. One need only consider the whole Valujet experience and look at the manifests. They did not know who was on the airplanes when they went down. Our employees just laugh every day at what is tolerated in America, but the public does not know. Transport Canada officials try to cope with this.

Quite frankly, it is a big cover-up. I read the nonsense in the press, repeated time and time again, that deregulation leads to more competition and cheaper fares. Senator, the evidence is just the opposite. How long do we have to put up with this? I am not asking for full regulation again. I said before that we should only regulate, possibly, the small communities. Deregulation works in the big mega-cities with the huge markets, but it does not work in Wawa or Hornepayne or wherever.

I asked last time that communities under 100,000 be exempt. They did exempt the north, and everyone up there is still flying. Bearskin has been able to expand. However, everyone but us in Southern Ontario has gone under. We struggle. I went to communities like Gatineau where they had the wisdom to say, "We will impose regulation. We will not let anyone else in here if you come in." They honoured that obligation. That is the only reason I could go to my bankers and ask them to back me.

Senator Bacon: Certainly, when we compare the situation here with what has happened in the United States, we do not have similar incidents here.

Mr. O'Brien: NationAir's record is as bad as anything in the United States, in my opinion. Its record is deplorable. Everyone looked the other way. I read every page of the report and shook my head, as an operator, wondering how that could happen in this country. It is a disgrace.

Senator Bacon: You feel Open Skies is part of the problem.

M. O'Brien: Absolument. Il y a 10 ans, j'ai fait des prédictions aussi solides que celles-là. Je crois en la libre entreprise sous tous ses aspects, mais imposer la philosophie de marché à la sécurité aérienne est tout simplement irresponsable. Pour ce qui est de l'accord «ciel ouvert», je prédis que notre espace aérien appartiendra à des exploitants des États-Unis, qui y détermineront la question de la sécurité. Je ne peux pas comprendre pourquoi nous poursuivons cette politique face à l'évidence. Je pense qu'elle affecte directement la sécurité aérienne. Je le répète depuis 10 ans. J'ai observé d'autres exploitants canadiens. J'ai vu ce qu'ils ont fait en fait de compromis en matière de sécurité aérienne, et j'ai été grandement perturbé quand je les ai vus disparaître les uns après les autres.

Le sénateur Bacon: Quels changements dans les méthodes ont eu un effet sur la sécurité et la fiabilité des appareils? Avez-vous l'impression que les Américains se préoccupent moins de la sécurité que nous?

M. O'Brien: Cela ne fait aucun doute. Toute l'expérience de Valujet et les manifests en témoignent. Ils ne savaient pas qui était à bord quand ils se sont écrasés. Nos employés n'en reviennent pas de ce qui est toléré aux États-Unis, mais le public ne sait rien. Les fonctionnaires de Transports Canada essaient de faire face à la situation.

Bien franchement, c'est une grande entreprise de dissimulation. Je lis dans la presse les absurdités sans cesse répétées voulant que la déréglementation mène à plus de concurrence et à des tarifs meilleur marché. Sénateur, c'est le contraire qui se passe. Pendant combien de temps devons-nous endurer cela? Je ne demande pas qu'on revienne à une réglementation pleine et entière. J'ai dit déjà que nous ne devrions réglementer, possiblement, que les petites collectivités. La déréglementation fonctionne dans les grandes mégavilles aux marchés énormes, mais elle ne fonctionne pas à Wawa ou à Hornepayne ou ailleurs.

La dernière fois, j'ai demandé que les collectivités de moins de 100 000 habitants soient exemptées. Ils ont exempté le Nord et tout le monde là-bas est encore en opération. Bearskin a pu prendre de l'expansion. Cependant, tout le monde sauf nous, dans le Sud de l'Ontario, a fermé ses portes. Nous nous battons. Je suis allé dans des collectivités comme Gatineau où ils ont eu la sagesse de dire: «Nous imposerons une réglementation. Nous ne laisserons entrer personne d'autre si vous venez.» Ils ont respecté cet engagement. C'est la seule raison pour laquelle j'ai pu aller voir mes banquiers et leur demander de m'appuyer.

Le sénateur Bacon: Assurément, quand nous comparons la situation ici avec ce qui s'est passé aux États-Unis, nous ne trouvons pas d'incidents semblables.

M. O'Brien: À mon avis, la performance de NationAir est aussi mauvaise que n'importe qui aux États-Unis. Son dossier est déplorable. Tout le monde s'est fermé les yeux. J'ai lu chaque page du rapport et, comme exploitant, je me suis demandé comment cela pouvait arriver dans ce pays. C'est une honte.

Le sénateur Bacon: Vous croyez que le régime «ciel ouvert» fait partie du problème.

Mr. O'Brien: It is all part of the same problem. Anybody who walks down the road, if he can stagger in, can get a licence. If the Air Transport Committee decides that Greyhound is a farce, being owned by Americans, the cabinet reverses their decision. This is all to serve consumerism which is the new religion in our society. All that matters is the cheapest price.

Senator Bacon: Consumers are where the pressure comes from.

Mr. O'Brien: Politicians only respond, but let us talk about the evil in the system.

Senator Bacon: You seem to be concerned that, with the increased competition once again in the airline industry, our carriers will be cutting back on maintenance and repairs in order to cut costs. Could this lead to safety concerns?

Mr. O'Brien: How can my little airline possibly compete against an American carrier that is prepared to subsidize its Canadian operation from its American profits until I am out of business? Any mathematics professor can explain that equation to you in two seconds. It is a fact of life. Why do we turn our minds away from the obvious? I am now 62 years of age.

Senator Bacon: That is young.

Mr. O'Brien: Well, I do not care anymore. That is why I am so outspoken. The last words my son — who is managing Pem-Air — said to me before I came down here were, "For heaven's sake, Dad, do not overstate something and get us in trouble."

As I say, I do not care anymore. I am happy to say that we have survived, and it is a miracle. Transport Canada will say that our survival is unique. Thirty years ago in this business, when we had a problem, Transport Canada would fly up to help us with it. Now they say, "Do not call us and do not even talk to us about it." For god's sake, we never even made the phone call.

Pardon me. That is unparliamentary language.

I had to live with this scenario in a small town where I could never speak back. That is why I am so grateful for this opportunity. We have seen silly editorials saying that some day we will all be flying to Florida for \$49; they create a distasteful and ridiculous illusion. If that is the case, every airplane will fall out of the air before it gets off the end of the runway.

Senator Bacon: With the devolution of airports to local authorities, do you feel proper steps are being taken to ensure that safety is maintained?

Mr. O'Brien: They cannot.

Senator Bacon: You feel they cannot.

Mr. O'Brien: At a small airport, our pilot tries to find out if at the last minute he can land or whether there are any clouds, and he has to over-fly it and come back.

Senator Bacon: Is that because of the devolution to local authorities?

M. O'Brien: Tout cela fait partie du même problème. N'importe qui peut obtenir une licence. Si le Comité du transport aérien décide que Greyhound est une farce, étant la propriété d'Américains, le Cabinet renverse sa décision. Tout cela au nom du consommateurisme qui est la nouvelle religion de notre société. Tout ce qui importe, c'est le plus bas prix.

Le sénateur Bacon: Les pressions viennent des consommateurs.

M. O'Brien: Les politiciens ne font que réagir, mais parlons de ce qui mine le système.

Le sénateur Bacon: Vous semblez craindre qu'avec la concurrence accrue dans l'industrie du transport aérien, nos transporteurs lésinent sur la maintenance et les réparations pour réduire les coûts. Cela pourrait-il entraîner des problèmes sur le plan de la sécurité?

M. O'Brien: Comment ma petite compagnie aérienne pourrait-elle concurrencer un transporteur américain qui est prêt à subventionner ses opérations au Canada à même ses profits américains jusqu'à ce que je ferme boutique? N'importe quel professeur de mathématiques pourra vous expliquer cette équation en deux secondes. C'est une réalité. Pourquoi refusons-nous l'évidence? J'ai maintenant 62 ans.

Le sénateur Bacon: C'est jeune.

M. O'Brien: Eh bien, je ne m'en fais plus. C'est pourquoi je ne mâche pas mes mots. Avant de venir ici, mon fils — qui gère Pem-Air — m'a dit: «Pour l'amour du ciel, papa, n'y va pas trop fort et ne va pas nous attirer d'ennuis.»

Comme je le dis, ça ne me dérange plus. Je suis content de dire que nous avons survécu, et c'est un miracle. Transports Canada dira que notre survie est unique. Il y a 30 ans, quand nous avions un problème, Transports Canada venait sur place nous aider. Maintenant, ses fonctionnaires nous disent de ne pas les appeler et de ne même pas leur en parler. Pour l'amour du ciel, nous n'avons même jamais fait d'appel téléphonique.

Excusez-moi. Je m'exprime d'une façon qui n'est pas conforme au langage parlementaire.

J'ai dû vivre avec ce scénario dans une petite ville où je ne pouvais pas rétorquer. C'est pour cela que je vous suis si reconnaissant de cette occasion. Nous avons vu des éditoriaux stupides dire qu'un jour, nous irions tous en Floride en avion pour 49 \$; ils créent une illusion ridicule et de mauvais goût. Si cela arrive un jour, les avions s'écraseront avant de décoller de la piste.

Le sénateur Bacon: Avec la dévolution des aéroports aux autorités locales, croyez-vous que des mesures appropriées sont prises pour s'assurer du maintien de la sécurité?

M. O'Brien: Il leur est impossible de le faire.

Le sénateur Bacon: Vous croyez que c'est impossible.

M. O'Brien: Dans un petit aéroport, le pilote essaye de découvrir, à la dernière minute, s'il pourra atterrir ou s'il y a des nuages, et il doit le survoler et revenir.

Le sénateur Bacon: Est-ce dû à la dévolution aux autorités locales?

Mr. O'Brien: Absolutely. You cannot abandon these small communities. Why did the government take Toronto, which had a profit of \$60 million, and give Pembroke a little shed? Why did they build palaces in Toronto for which they now charge us outrageous prices? I can say that; I have flown into Toronto for 28 years.

Now we have a group in Toronto which has very little knowledge of the industry, as indicated in a meeting a week ago. The situation has gone from bad to worse. There is a philosophy of no governance in the system. We are talking about air safety.

When you get to hospital, you do not walk in and say, "I need a heart bypass, so who is the cheapest surgeon"? Would you go to 35,000 feet in my aircraft over water and in the middle of the night with the cheapest mechanic or the cheapest pilots available in the industry?

When I think of our legal system, we can invest \$100,000 in a trial for a simple criminal. That is a tribute to our system because we believe it is important. Well, air safety is important as well.

Senator Adams: I come from the Northwest Territories, and it sounds like you are operating the same way as people who operate in the Arctic.

You are concerned about Transport Canada. It looks to me as though some airlines are not doing too badly because they have connections to the bigger airlines, such as Air Canada and Canadian. Do you do the same thing? Do you have connections with those airlines, or do you fly only to small, remote areas?

Mr. O'Brien: I can speak on this subject because we have been feeding both Air Canada and Canadian continuously for years. We have interline fares with both of them, and I do not know of any other carrier that does. We had the political sense to deal with both of them wisely. They trust us. They know that we will not go head on with them in any market. We are handled by Air Canada in Quebec City and by Canadian in Toronto. We deal freely with both of them. We have interline fares with both of them, and we feed both of them.

However, in Canada, that is no benefit at all. In the United States, they give you free terminals, free passenger handling and everything else. They invite you in. In Canada, they do not. They charge you top dollar.

Senator Adams: Do they charge you landing fees as well?

Mr. O'Brien: Yes. We pay them to handle our passengers on through-fare tickets. There is no benefit at all.

Senator Adams: That is why they can charge \$49 to go to Florida.

M. O'Brien: Absolument. Vous ne pouvez pas abandonner ces petites collectivités. Pourquoi le gouvernement s'est-il approprié Toronto, qui avait des profits de 60 millions de dollars, et a-t-il donné à Pembroke une petite remise? Pourquoi ont-ils construit ces palaces à Toronto pour lesquels ils nous demandent maintenant des prix exorbitants? Je peux en parler; je vais à Toronto en avion depuis 28 ans.

Nous avons maintenant à Toronto un groupe qui connaît très peu l'industrie, comme l'a montré une réunion il y a une semaine. La situation est allée de mal en pis. La philosophie dans le système consiste à ne pas administrer. Nous parlons de la sécurité aérienne.

Quand vous allez à l'hôpital, vous n'entrez pas en disant: «J'ai besoin d'un pontage coronarien, trouvez-moi le chirurgien le moins cher.» Feriez-vous avec moi un voyage en avion au-dessus de l'eau à 35 000 pieds d'altitude et au milieu de la nuit, avec le mécanicien le moins cher, ou les pilotes les moins chers disponibles dans l'industrie?

Dans notre système judiciaire, on peut investir 100 000 \$ dans un procès pour un simple criminel. C'est rendre hommage à notre système parce que nous estimons qu'il est important. Eh bien, la sécurité aérienne l'est tout autant.

Le sénateur Adams: Je viens des Territoires du Nord-Ouest, et vous semblez fonctionner de la même façon que les gens dans l'Arctique.

Vous êtes inquiet à propos de Transports Canada. Il me semble cependant que certaines compagnies aériennes ne s'en tirent pas trop mal, parce qu'elles offrent des correspondances avec les grandes compagnies aériennes comme Air Canada et Canadian. Faites-vous la même chose? Offrez-vous des correspondances avec ces compagnies, ou ne desservez-vous que de petites régions éloignées?

M. O'Brien: Je peux vous en parler parce que nous avons fonctionné comme ligne d'apport pour Air Canada et Canadian pendant des années. Nous avons des tarifs intercompagnies avec les deux, mais je ne sais pas si d'autres transporteurs en ont. Nous avons eu le bon sens politique d'y aller prudemment avec elles. Elles nous font confiance. Elles savent que nous n'allons pas les affronter sur un marché, quel qu'il soit. Air Canada prend la relève à Québec, et Canadian, à Toronto. Nous traitons de façon libre avec les deux. Nous avons des tarifs intercompagnies avec les deux, et nous fonctionnons comme ligne d'apport pour les deux.

Cependant, au Canada, cela ne rapporte aucun avantage. Aux États-Unis, on vous donne un accès gratuit aux installations, le traitement gratuit des passagers et tout le reste. On vous traite avec des égards. Pas au Canada. On vous fait payer le maximum.

Le sénateur Adams: Devez-vous payer des droits d'atterrissage également?

M. O'Brien: Oui. Nous les payons pour prendre en charge nos passagers qui voyagent sur des vols avec escale. Nous n'en retirons aucun avantage.

Le sénateur Adams: C'est pourquoi ils peuvent demander 49 \$ pour aller en Floride.

Mr. O'Brien: We are a commuter serving small communities all over Ontario and in parts of Quebec. You do not have to fly everyone. What is critical is that we fly the key individuals in that group.

American studies indicate that for 200 people employed, you fly three kinds of people. That is essential. Generally it is the president, the chief sales officer and the financial advisor in every company. I do not have to fly everyone in Pembroke, but I absolutely have to fly the people from AECL who run a world class lab up there. I have to fly the senior officer from Camp Petawawa. They absolutely have to fly. I have to fly the executives of MacMillan Bloedel. It does not matter about the rest. I will fly them when they have a funeral to attend or there is a medical tragedy. The rest of them will go by bus, but I have to be there for those essential services. That is important. Without that service, you cut off these communities and they die.

Senator Adams: Do you have scheduled flights?

Mr. O'Brien: Everyone of our flights is scheduled. We have 28 flights a day. We do nothing else but scheduled flights. We have the odd charter, but the emphasis is strictly on scheduled service. I am pleased to say that our level of completed flights is 98.6 per cent, right in the range of Air Canada's rate. That is up in the north in Hornepayne and Wawa where our planes fly in and out at temperatures of 50 below zero.

Senator Adams: We deal in the North with what we call the Arctic airport. I think it is still run or funded by Transport Canada. Some of the runways in our communities have to be maintained 24 hours a day because we sometimes have medi-vacs coming in to the hospitals. There are no highways. You are saying that sometimes you cannot even get a hold of someone to clear the runway.

Mr. O'Brien: Our pilots do not know until they are in their final approach. This is only recently, since all the support has gone.

Earlton is a federally run airport. The federal government is pulling right out. The pilot must make a last-minute judgment and sometimes circle. There is no money, but this is an essential service, in my opinion, in these remote communities. It is not essential for us to go to Florida.

I will be going to Florida in a week or two, and I could easily go some other way. It is not mandatory. However, this service is mandatory for our legal system in Pembroke. The Supreme Court judges sit there and they all use our service. Otherwise they will move to Ottawa, and all the witnesses will have to come to Ottawa.

Senator Adams: What about the automated weather stations? Are they working yet in Northern Ontario? Are you able to phone for forecasts?

Mr. O'Brien: I am not an expert in that area, but the system has not been well received.

Senator Bacon: Are you referring to AWOS?

M. O'Brien: Nous sommes un transporteur d'appoint desservant de petites collectivités dans tout l'Ontario et dans certaines parties du Québec. Nous n'avons pas à transporter tout le monde. Il est cependant essentiel que nous transportions les personnes clés de ce groupe de voyageurs.

Des études américaines indiquent que pour 200 travailleurs, vous transportez trois genres de personnes. C'est essentiel. Il s'agit généralement du président, du directeur des ventes et du conseiller financier de chaque compagnie. Je n'ai pas à transporter tout le monde à Pembroke, mais je dois absolument transporter les gens d'EACL qui y exploitent un laboratoire de calibre mondial. Je dois transporter le cadre supérieur du camp Petawawa. Ils doivent absolument prendre l'avion. Je dois transporter les cadres de MacMillan Bloedel. Le reste n'a pas d'importance. Je les transporterai s'ils doivent assister à des funérailles ou en cas de tragédie médicale. Le reste d'entre eux prendra l'autobus, mais je dois assurer ces services essentiels. C'est important. Sans cela, ces collectivités sont coupées du monde et périssent.

Le sénateur Adams: Avez-vous des vols réguliers?

M. O'Brien: Tous nos vols sont des vols réguliers. Nous avons 28 vols par jour. Nous n'assurons que des vols réguliers. Nous offrons aussi un service aérien d'affrètement, mais l'accent est strictement mis sur le service régulier. Je suis heureux de dire que le niveau de nos vols complétés est de 98,6 p. 100, en plein du niveau du taux d'Air Canada. Je parle du Nord, à Hornepayne et Wawa où nos avions volent à des températures de moins 50 degrés sous zéro.

Le sénateur Adams: Dans le Nord, nous traitons avec ce que nous appelons l'aéroport Arctique. Je crois qu'il est encore administré ou financé par Transports Canada. Certaines des pistes dans nos collectivités doivent être entretenues 24 heures par jour, en raison des aéronefs d'évacuation sanitaire. Il n'y a pas d'autoroutes. Vous dites que parfois, vous ne pouvez même pas trouver quelqu'un pour dégager la piste.

M. O'Brien: Nos pilotes ne le savent qu'au moment de l'approche finale. Cela est tout récent, depuis que tous les services de soutien ont été supprimés.

Earlton est un aéroport régi par le fédéral. Le gouvernement fédéral s'en retire. Le pilote doit porter un jugement de dernière minute et parfois tourner en rond. Il n'y a pas d'argent, mais c'est un service essentiel, à mon avis, dans ces communautés éloignées. Il n'est pas essentiel que nous allions en Floride.

J'irai en Floride dans une semaine ou deux, et je pourrais aisément y aller par un autre moyen. Ce n'est pas obligatoire. Cependant, ce service l'est pour notre système juridique à Pembroke. Les juges de la Cour suprême y siègent, et ils utilisent tous notre service. Autrement, ils déménageront à Ottawa, et tous les témoins devront aller à Ottawa.

Le sénateur Adams: Qu'en est-il des stations météorologiques automatisées? Sont-elles déjà en service dans le Nord de l'Ontario? Pouvez-vous téléphoner pour obtenir des prévisions?

M. O'Brien: Je ne suis pas un expert dans ce domaine, mais le système n'a pas été bien accueilli.

Le sénateur Bacon: Voulez-vous parler du système AWOS?

Senator Adams: Yes, the AWOS. You do not believe in it?

Mr. O'Brien: It is all part of the general picture. We pioneered aviation in this country. We had a magnificent air transport system, and now we are just rolling up the carpet inch by inch. It is a tragedy. It is all being done in the name of this marketplace philosophy.

I keep referring to this because it impinges everywhere, whether you are privatized or user-pay. What happens is that the big towns get it all and little towns lose everything. Is that our vision of Canada? If it is, it is a tragedy.

The Chairman: Mr. O'Brien, on page 7 of your brief, you talk about safety and make the point that the greatest single threat to safe operation is the financial crisis. Before this meeting formally started, I said that my greatest fear was always faced in the bank manager's office. I could not agree with you more.

Could you be a little more specific about how a pending financial crisis impacts on safety? Does it show up in the level of maintenance? I remember building batteries and building pucks so that we could fly airplanes in the morning. They always flew safely, although I sometimes wondered about it.

Could you lead us through this a bit? Does it show up in maintenance hangers?

Mr. O'Brien: Anyone who knows anything about the industry knows that the major question is between the airline accountant and the chief maintenance man. There is a contest there every day. The minute the chief maintenance sees a sign of wear on anything, his first instinct is to renew it immediately. Why take any chances at all? This impinges directly on the accountant who is trying to maintain a reasonable bottom line.

The issue is there every single day in every consideration of the airline — safety, renewing the unit. People run their cars until they quit in most cases. In the airline, you take off the tire when it looks perfectly good and throw it away because it has flown the allotted number of hours. If the mechanic knows that a particular tire has experienced a particularly hard bump or something, he should take it off immediately and throw it away, even though it has not flown the allotted hours.

That is a judgment call to be made every day. Safety must be considered every day. It is directly connected to economics and the minute you impair that, you give no security to the airline.

We went into Hamilton after Canadian withdrew. We did not miss a single flight. They advertised us and our flight numbers. We carried on. Within two months, another carrier, Laurentian Air, came in and started to bracket us directly. We also got into this nonsense of under-bidding and a price war started. After a short period of time, I withdrew. I do not play those games. It impinges on the integrity of our operation.

Le sénateur Adams: Oui. Vous n'y croyez pas?

M. O'Brien: Cela fait partie du tableau général. Nous avons été les pionniers de l'aviation dans ce pays. Nous avons un magnifique système de transport aérien, et maintenant nous le démolissons pouce par pouce. C'est une tragédie. Et tout cela est fait au nom de cette philosophie de marché.

Je ne cesse d'en parler parce que cela a des répercussions partout, que vous soyez privatisé ou que vous payiez des droits d'utilisation. Ce qui se passe, c'est que les grandes villes obtiennent tout et que les petites villes perdent tout. Est-ce là notre vision du Canada? Si ce l'est, c'est une tragédie.

Le président: Monsieur O'Brien, à la page 7 de votre mémoire, vous parlez de la sécurité et dites que la plus grande menace à une opération sécuritaire est la crise financière. Avant le début officiel de cette séance, j'ai dit que ma plus grande crainte était toujours d'avoir à rencontrer mon gérant de banque. Je ne pourrais être d'accord avec vous.

Pourriez-vous être un peu plus précis et nous dire comment une crise financière imminente influe sur la sécurité? Cela paraît-il dans le niveau de maintenance? Je me rappelle avoir construit des batteries et des galets pour que les avions puissent décoller le matin. Ils n'ont jamais eu de problème sur le plan de la sécurité, bien que je me sois parfois demandé comment.

Pourriez-vous nous en dire un peu plus? Cela paraît-il dans la maintenance?

M. O'Brien: Quiconque connaît l'industrie sait que tout se passe entre le comptable de la compagnie et le chef de la maintenance. C'est chaque jour une lutte. Dès que le chef de la maintenance voit un signe d'usure sur quelque chose, son premier mouvement est de le changer immédiatement. Pourquoi courir des risques? Cela a un effet direct sur le comptable qui essaye d'équilibrer les finances.

La question est présente chaque jour pour tout aspect de la compagnie aérienne — sécurité, renouvellement de l'unité. Les gens conduisent leurs autos, jusqu'à ce qu'elles rendent l'âme dans la plupart des cas. Dans le domaine de l'aviation, on enlève le pneu quand il semble en parfait état et on le jette parce qu'il a servi le nombre autorisé d'heures. Si le mécanicien sait qu'un pneu en particulier a reçu un choc particulièrement violent ou quelque chose, il doit l'enlever immédiatement et le jeter, même s'il n'a pas servi pendant le nombre d'heures imposé.

C'est un jugement qu'il faut porter chaque jour. Il faut tenir compte de la sécurité chaque jour. Elle est directement liée à l'économie et dès que vous faites des compromis, la sécurité de la compagnie aérienne s'en ressent.

Nous sommes allés à Hamilton après le retrait de Canadian. Nous n'avons manqué aucun vol. Ils nous annonçaient ainsi que nos numéros de vol. Nous avons pris la relève. En deux mois, un autre transporteur, Laurentian Air, est venu et a commencé à s'attaquer à nous directement. Nous nous sommes retrouvés dans ce ridicule processus des sous-offres, une guerre des prix a commencé. Après une courte période, je me suis retiré. Je ne joue pas à ces jeux-là. Cela influe sur l'intégrité de nos opérations.

At one point, Air Canada begged us to take over Laurentian's maintenance. One of their doors came off in mid-air. I could tell you the whole story, but that part was so public that they could not hide it. Max Keeping used to talk about looking for the door somewhere around Ottawa. Laurentian drove us out of Hamilton, and there has not been a service since.

We went to the Hamilton airport and asked for some guarantee that, if we went in there and made a big investment in service, they would give us some protection guarantee. They wanted to do it, but that was a Transport Canada airport and they could not.

The Gatineau airport is owned by the City of Gatineau. I told them that I would go in there if they gave me service. They said, "Just make out the contract." We have been flying ever since and providing excellent six-flights-a-day service there. That is because they have imposed the regulation.

No bank will give you 10 minutes in the silly scenario under which we are currently working. Let us do it for the small communities. Let us take another look at it, as we have done in the north. There would be nothing up north without those guarantees. Bearskin has done very well because most of their work happens to be above the line that was drawn.

We were in the maelstrom in southern Ontario. They were going down right, left and centre, and everyone was taking a shot at us. I am bitter. We survived, but part of the reason we survived is that I am a lawyer and I make my income elsewhere. I ran this operation for nothing for years. I served the community, and there is a certain value in that, although I am not making myself out to be a hero.

The Chairman: As cutbacks continue, the question of the level of inspection by Transport Canada comes up more and more often. Could you comment on the level of inspection from your perspective as a regional carrier? Apart from deregulation, have the cutbacks within the realm of government spending affected inspection to the degree that you might see an impact on safety?

Mr. O'Brien: I do not wish to criticize the employees of Transport Canada. They do extra work on a regular basis. However, we are always pressured. If you want to have a pilot trained, it takes weeks to get an appointment, although you need him tomorrow. If you want to have a plane inspected, you must wait for weeks. This costs a fortune.

The Chairman: In the meantime, you cannot use that piece of equipment.

Mr. O'Brien: You cannot move it.

The other thing that annoys me is that if you are an honourable operator, as we are, as Transport Canada knows, it costs a lot more.

À un moment donné, Air Canada nous a suppliés de prendre en charge la maintenance de Laurentian. Une porte d'un de ses appareils s'était détachée en plein vol. Je pourrais vous raconter toute l'histoire, mais elle est bien connue du public car ils n'ont pas pu la cacher. Max Keeping parlait de chercher la porte quelque part autour d'Ottawa. Laurentian nous a chassés d'Hamilton, et il n'y a plus de service depuis.

Nous sommes allés à l'aéroport d'Hamilton et leur avons demandé s'ils nous accorderaient une quelconque garantie de protection si nous nous installions là-bas et investissions beaucoup dans le service. Ils avaient accepté, mais comme c'était un aéroport de Transports Canada, ils n'ont pu le faire.

L'aéroport de Gatineau est la propriété de la ville de Gatineau. Je leur ai dit que j'irais m'installer chez eux s'ils me donnaient du service. Ils m'ont répondu: «Rédigez le contrat». Depuis, nous assurons un excellent service de six vols par jour là-bas. Cela, parce qu'ils ont imposé la réglementation.

Aucun gérant de banque ne consentira à vous écouter pendant dix minutes dans les circonstances ridicules dans lesquelles nous travaillons actuellement. Faisons quelque chose pour les petites collectivités. Regardons à nouveau la situation, comme nous l'avons fait dans le Nord. Il n'y aurait rien là-bas sans ces garanties. Si Bearskin s'en est bien tiré, c'est parce que le gros de ses activités se trouve à être au-dessus de la ligne qui a été tirée.

Dans le sud de l'Ontario, nous étions dans le maelstrom. Les coups venaient de partout et tous nous prenaient pour cible. Je suis amer. Nous avons survécu, mais c'est en partie parce que je suis avocat et que je tire mon revenu d'autres sources. Pendant des années, j'ai exploité ce service sans rien en retirer. J'ai servi la communauté, ce qui n'est pas sans valeur, bien que je ne veuille pas me faire passer pour un héros.

Le président: Comme les compressions se poursuivent, la question du degré d'inspection effectuée par Transports Canada revient de plus en plus souvent sur le tapis. Pourriez-vous nous donner votre avis à ce sujet en votre qualité de transporteur régional? Abstraction faite de la déréglementation, les compressions de dépenses gouvernementales ont-elles affecté l'inspection au point où vous pouvez en voir l'effet sur la sécurité?

M. O'Brien: Je ne veux pas critiquer les employés de Transports Canada. Ils font régulièrement des heures supplémentaires. Cependant, nous sommes toujours sous pression. Si nous voulons avoir un pilote formé, cela prend des semaines pour obtenir un rendez-vous, bien que nous en ayons besoin le lendemain. Pour l'inspection d'un appareil, il nous faut attendre des semaines. Cela coûte une fortune.

Le président: Dans l'intervalle, vous ne pouvez utiliser cette pièce d'équipement.

M. O'Brien: Nous ne pouvons la bouger.

L'autre chose qui m'ennuie, c'est que lorsqu'on est un exploitant honorable, comme nous en sommes un, comme Transports Canada le sait, cela coûte beaucoup plus cher.

The Chairman: How would you correct that? Is it a question of more funding for Transport Canada for the purpose of hiring airworthiness, engine and pilot inspectors?

Mr. O'Brien: I have tried to point out in this brief that the fundamental problem is that you are trying to make them do a job they should not do. There should be a process of education and licensing. You will recall that I talked about the spectrum. Educated and civilized countries train their doctors. They do not need a policeman in the operating room to ensure that everything is done right. They train them in advance. You train all your professionals. It is a question of education and standards and the maintenance of them.

That was the philosophy under which we only gave you a licence if you could prove you were worthy of it. Now, we will license anyone who can crawl into the licensing bureau. They start off with no experience.

Look at Arrow in the United States. They gathered personnel together in a couple of weeks and started an airline.

It is impossible for Transport Canada to police that. It is not for the policeman to set the standards in our society. The standards come from another source. Consumerism is the fundamental flaw in the aviation industry and I am sick of it. You cannot fly people for nothing.

The Chairman: I agree with you.

Mr. O'Brien: Then we blame every problem on Transport Canada.

The Chairman: With regard to the test for new entrants into the business, have you had, over the years, an opportunity to watch it change? Are we allowing people to get into the air when they are not ready to get into the air?

Mr. O'Brien: Frankly, in terms of the licensing arm, it is of no value at all. What we have done is raise new barriers. In fact, it has been transferred to the insurance companies and the bankers. The biggest singular barrier of all is the entrance to the reservation system. Another barrier is maintenance in Transport Canada, that is, being able to get a qualified maintenance shop. That has become a major hurdle for new entrants, and a wise one, there is no question about that.

However, it has made it very difficult, in some respects, for small operators that do not have the resources. It is all designed for Air Canada. Unfortunately, in this country, we all live under the shadow of Air Canada. We have always got along well with Air Canada, as we have done with Canadian. I think they both respect our little operation. However, at times, they are such a dominant factor, it is like the elephant and the mouse, a parallel which I have heard before.

The Chairman: As have I.

Senator Bacon: How would you re-regulate the airline industry to impact positively on safety? Would you impose restrictions on airlines entering the smaller markets?

Le président: Comment faire pour corriger la situation? Faudrait-il accroître le financement de Transports Canada pour qu'elle recrute des inspecteurs pour la navigabilité, les moteurs et les pilotes?

M. O'Brien: J'ai essayé d'expliquer dans mon mémoire que le problème fondamental c'est que vous essayez de leur faire faire un travail qu'ils ne devraient pas faire. Il devrait y avoir un processus d'éducation et d'autorisations. Vous vous rappellerez que j'en ai parlé. Les pays civilisés et instruits forment leurs médecins. Ils n'ont pas besoin d'un policier dans la salle d'opération pour s'assurer que tout est fait correctement. Ils les forment d'avance. Vous formez tous vos professionnels. C'est une question d'éducation et de normes et du maintien de celles-ci.

La philosophie, c'était que vous n'obteniez une licence que si vous pouviez prouver que vous en étiez digne. Maintenant, quiconque peut ramper dans le bureau des licences en obtient une. Les gens se lancent dans l'entreprise sans expérience.

Regardez Arrow aux États-Unis. En quelques semaines, ils ont rassemblé du personnel et mis sur pied une compagnie aérienne.

C'est impossible pour Transports Canada de faire la police dans ces cas-là. Ce n'est pas aux policiers d'établir les normes dans notre société. Les normes viennent d'ailleurs. Le consommateurisme est le défaut majeur dans l'industrie de l'aviation et j'en ai assez. On ne peut transporter des gens par avion pour rien.

Le président: Je suis d'accord avec vous.

M. O'Brien: Puis on blâme Transports Canada pour tout.

Le président: Pour ce qui est du critère applicable aux nouveaux venus dans l'industrie, avez-vous, au cours des années, eu l'occasion de constater un changement à cet égard? Permettons-nous à des gens de se lancer dans cette industrie quand ils ne sont pas prêts?

M. O'Brien: Honnêtement, pour ce qui est de l'octroi des licences, ça n'a aucune valeur. Ce que nous avons fait, c'est élever de nouvelles barrières. En fait, ça a été transféré aux compagnies d'assurance et aux banquiers. La plus grande barrière de toutes est l'accès au système de réservation. Une autre barrière est l'entretien à Transports Canada, c'est-à-dire pouvoir disposer d'un atelier d'entretien professionnel. C'est devenu un obstacle de taille pour les nouveaux venus, ce qui est sensé, cela ne fait aucun doute.

Cependant, cela a rendu les choses difficiles, à certains égards, pour les petits exploitants qui n'ont pas les ressources voulues. Tout est fait en fonction d'Air Canada. Malheureusement, dans ce pays, nous vivons tous dans l'ombre d'Air Canada. Nous nous sommes toujours bien entendus avec Air Canada, de même qu'avec Canadian. Je crois qu'ils nous respectent. Cependant, par moment, ils constituent un tel facteur dominant; c'est comme l'éléphant et la souris, un parallèle que j'ai déjà entendu.

Le président: Tout comme moi.

Le sénateur Bacon: De quelle façon vous y prendriez-vous pour reréglementer l'industrie du transport aérien de façon à ce qu'elle ait un impact positif sur la sécurité? Imposeriez-vous des

Mr. O'Brien: I would have a licensing system for any community under 500,000 where the carrier who wants to get in has to prove it is in the public interest for him to get in. The onus should be reversed, which I think would solve the basic problem. Then the bankers would take another look at it the next day. It is called security of investment.

Senator Bacon: Would you want regulation for the smaller southern Canadian centres, as they have in the north?

Mr. O'Brien: Yes, otherwise you will have no service. Hamilton and Kitchener should have service. We were in there. We were driven out by NationAir. The travel agents said to me, "Mr. O'Brien, we tried to tell people." However, how can you tell anyone to fly with you for \$160, instead of for \$88 on NationAir? After a few months, they were gone and there was nothing left but debris. Every newspaper in the country touted this new revolution in air travel.

The Chairman: Thank you. Enjoy Florida. We will find a way to get you back here in 10 years.

Mr. O'Brien: It was a 100,000 limit that I asked for ten years ago.

The Chairman: Thank you, Mr. O'Brien.

We will hear now from Mr. Wolfe of Canada 3000.

Mr. Walter E. Wolfe, Airline Safety Officer, Canada 3000 Airlines Limited: Thank you for hearing Canada 3000, Mr. Chairman. I am the manager of flight operation safety at Canada 3000. I am also a line captain and fly a 757 on a regular basis. I can speak more to technical issues than I can to some of the more business-oriented side of the industry.

Canada 3000 is an international scheduled and charter airline, as you are probably all aware, flying to 78 destinations worldwide, with a fairly large scheduled operation in Canada and the United States.

From the point of view of the relative health of the safety side of the airline industry in Canada, we think that the airline industry is safe right now. We enjoy a stable environment, at least at the major air carrier level. It is our job to keep it that way. This is probably something that you have heard, certainly from Mr. O'Brien, as well as from other carriers. We cannot allow a degradation of the infrastructure to impact us on safety.

Regulatory reform in the Canadian aviation regulations have been a significant improvement in the safety of the airline industry in Canada over the old air regulations and air navigation orders.

As you probably just heard from Mr. O'Brien, we do not think it is necessary to have Transport Canada looking over our shoulders 24 hours a day. We also do not want to see a reduction

restrictions aux compagnies aériennes qui veulent entrer sur les petits marchés?

M. O'Brien: J'aurais un système d'octroi de licences pour toute communauté de moins de 500 000 habitants. Le transporteur qui voudrait la desservir devrait prouver qu'il est dans l'intérêt public pour lui de le faire. Ce serait le contraire de ce qui se passe actuellement, et je crois que cela réglerait le problème fondamental. Ce serait ensuite aux banques de jouer. C'est ce qu'on appelle la sécurité d'un placement.

Le sénateur Bacon: Voudriez-vous que les petits centres du sud du Canada soient assujettis à la réglementation, comme on a fait dans le Nord?

M. O'Brien: Oui, autrement, vous n'aurez pas de service. Hamilton et Kitchener devraient être desservies. Nous le faisons, mais nous avons été chassés par NationAir. Les agents de voyage m'ont dit: «Monsieur O'Brien, nous avons essayé de le dire aux gens». Cependant, comment pouvez-vous dire aux gens de voler avec votre compagnie pour 160 \$, plutôt que pour 88 \$ avec NationAir? Après quelques mois, ils avaient disparu et il ne restait rien d'autre que des débris. Tous les journaux du pays encensaient cette nouvelle révolution dans les voyages aériens.

Le président: Merci. Bon séjour en Floride. Nous trouverons moyen de vous ramener ici dans dix ans.

M. O'Brien: C'était une limite de 100 000 que j'avais demandée il y a dix ans.

Le président: Merci, monsieur O'Brien.

Nous entendrons maintenant M. Wolfe, de Canada 3000.

M. Walter E. Wolfe, agent de sécurité aérienne, Canada 3000 Airlines Limited: Merci de me recevoir, monsieur le président. Je suis le directeur de la sécurité des opérations aériennes à Canada 3000. Je suis également pilote de ligne et je pilote régulièrement un 757. Je peux davantage parler des questions techniques que de certains des aspects commerciaux de l'industrie.

Canada 3000 est une compagnie aérienne internationale régulière et charter. Comme vous le savez probablement tous, nous desservons 78 destinations à travers le monde, une grande partie de nos opérations était concentrée au Canada et aux États-Unis.

Du point de vue de la sécurité dans l'industrie du transport aérien au Canada, nous pensons que l'industrie est sûre à l'heure actuelle. Nous bénéficions d'un environnement stable, du moins pour ce qui est des grands transporteurs aériens. C'est à nous de faire en sorte qu'il le reste. C'est probablement quelque chose que vous ont dit d'autres transporteurs, et certainement M. O'Brien. Nous ne pouvons permettre qu'une dégradation de l'infrastructure ait un impact sur la sécurité.

La réforme de la réglementation aérienne canadienne a constitué, pour la sécurité dans l'industrie du transport aérien au Canada, une importante amélioration par rapport au vieux Règlement de l'air et aux ordonnances sur la navigation aérienne.

Comme vous l'a probablement dit M. O'Brien, nous n'estimons pas nécessaire que Transports Canada nous surveille 24 heures par jour. Nous ne voulons pas également qu'elle réduise sa capacité de

in the oversight capability of Transport Canada. They play an important role in safety management of all the airlines, including ours.

We believe we have a good relationship with the air carrier operations group in Ottawa and Toronto. However, stable funding, or whatever Transport Canada is contemplating for the future of the air carrier group, should be maintained because there has to be adequate supervision of all Canadian air carriers.

I will speak later on about some of the other infrastructure issues. I am not sure if you wish me to speak about some of the technical issues or not, Mr. Chairman.

The Chairman: We certainly do.

Mr. Wolfe: In my job, I work with the National Transportation Safety Board, the NTSB in the United States and other countries, as well as the Flight Safety Foundation. The NTSB did a good job a few months ago by identifying some of the significant safety issues that are to be considered in Canada. From those issues, I pulled some of the ones that are relevant to the air carriers at our level. They include management adequacy and air proximity events, what we used to call near misses.

The Chairman: When you say management, do you mean flight deck management?

Mr. Wolfe: Yes, as well as company management.

The others are controlled flight into terrain, awareness, automated cockpit, and work and rest schedules. These are all issues that the Transportation Safety Board has identified. Management adequacy has been addressed through the updated cars and will be monitored by the air carrier operations group. Therefore, we say that we all benefit from having Transport Canada maintain a strong presence in monitoring the industry on many levels, not just at the safety level but at the management level as well.

Regarding air proximity events, or what we used to call near misses, we know that the traffic growth in Canada and in the world is increasing at a steady rate at the present time. If we are to maintain a safe environment in which to fly our airplanes, we must maintain adequate funding to NAV CANADA and Transport Canada in order to keep up to date on such things as equipment; the Future Air Navigation System, or FANS project; the use of TCAS, updated radar modernization program; and Transport Canada's involvement in global position satellite navigation and air space classification review, to ensure that we have a safe, satisfactory mix of aircraft going into all of our airports.

We know from experience in other countries that it is getting busier and busier. While we know that the accident or incident rate remains stable, it is not at the lowest level, which is where we would like to have it. We know with the increase in operations that we will have an increase in the number of occurrences. To keep ahead of that, we must keep up with the technology that will be available in radar and air space global

surveillance. Transports Canada joue un rôle important dans la gestion de la sécurité de toutes les compagnies aériennes, y compris la nôtre.

Nous estimons entretenir de bonnes relations avec le groupe des opérations des transporteurs aériens à Ottawa et à Toronto. Cependant, un financement stable, ou ce que Transports Canada envisage pour l'avenir du groupe des transporteurs aériens, devra être maintenu parce que tous les transporteurs aériens canadiens doivent être surveillés adéquatement.

Je parlerai plus tard de quelques-uns des autres problèmes d'infrastructure. Je ne sais pas si vous aimeriez que j'aborde certains des problèmes techniques ou non, monsieur le président.

Le président: Oui, certainement.

M. Wolfe: Dans l'exercice de mes fonctions, je travaille avec le National Transportation Safety Board des États-Unis et d'autres pays, de même qu'avec la Fondation pour la sécurité aérienne. Il y a quelques mois, le NTSB a fait du beau travail en recensant quelques-uns des principaux problèmes de sécurité dont il faut tenir compte au Canada. J'en ai choisi quelques-uns qui sont pertinents aux transporteurs aériens à notre niveau. Il y a le caractère adéquat de la gestion et les incidents de proximité, ce que nous avons l'habitude d'appeler des quasi-abordages.

Le président: Quand vous parlez de gestion, parlez-vous de la gestion du poste d'équipage?

M. Wolfe: Oui, de même que de la gestion de la compagnie.

Il y a aussi l'impact sans perte de contrôle, la sensibilisation, le poste de pilotage automatisé, les plages de travail et repos. Ce sont là tous les problèmes que le Transportation Safety Board a identifiés. C'est le groupe des opérations des transporteurs aériens qui se chargera de la question du caractère adéquat de la gestion. Nous disons donc que nous profitons tous du fait que Transports Canada maintienne une forte présence pour ce qui est de la surveillance de l'industrie à bien des niveaux, non seulement au niveau de la sécurité mais aussi au niveau de la gestion.

Concernant les incidents de proximité, ou ce que nous avons l'habitude d'appeler des quasi-abordages, nous savons que la croissance du trafic au Canada et dans le monde augmente régulièrement à l'heure actuelle. Si nous voulons que nos appareils continuent d'évoluer dans un environnement sûr, il faut que NAV CANADA et Transports Canada disposent d'un financement adéquat pour se tenir à jour sur des choses comme l'équipement, le futur système de navigation aérienne, ou projet FANS, l'utilisation du TCAS, le programme actualisé de modernisation des radars et la participation de Transports Canada au système de navigation pour satellite de positionnement global et à la revue de la classification de l'espace aérien, pour nous assurer que l'éventail des appareils qui desservent tous nos aéroports est satisfaisant et sûr.

Nous savons par expérience que dans d'autres pays, c'est de plus en plus occupé. Bien que nous sachions que le taux d'incident ou d'accident demeure stable, il n'est pas à son plus bas, objectif que nous visons. Nous savons que l'augmentation des opérations se traduira par un accroissement du nombre d'incidents. Pour ne pas être en reste, nous devons suivre le progrès de la technologie qui sera disponible au titre du

positioning or those types of things. It is not something in which we can lag behind.

In my personal experience in world-wide operations, when countries or parts of the world allow their infrastructure to degrade to the point where there is poor technical support, we start to see the serious types of incidents and accidents that we can usually avoid in Canada.

Regarding CFIT, or Control Flights Into Terrain, accident awareness, every year, in Canada and around the world, aircraft are lost to this type of accident. The Flight Safety Foundation, along with most carriers, regard this as one of the single largest threats facing modern airlines around the world. Strategies at the airline and regulatory level should be worked on diligently to help avoid and prevent these types of accidents. Equipment and training programs should be contemplated when Transport Canada is working with carriers at all levels of the industry.

The American Airlines accident in Cali involved a virtually brand new aircraft and a very experienced crew. If it can happen to them, it can happen to any one of us. It is the type of accident that we know is preventable, and it will take work at both the carrier and regulatory levels to keep us out of those kinds of problems.

To address more of the technical concerns in terms of safety in the industry in the years ahead, in order to reduce the accident rate to what we would all like to see — zero — we must work on the human aspect of the equation. We know that, particularly in Canada, we have modern aircraft, modern airlines, for the most part excellent maintenance and, at the current levels, good infrastructure support, but where we have not been making progress as an industry in Canada or world-wide is in human factors.

We know that most accidents nowadays are still as a result of human failings. Work in automated cockpits, human-computer interface as we sometimes call it, work-rest schedules, all these types of things affect the human being in the industry. I do not just mean in the flight deck, but in the entire industry from maintenance to operations to air crew. That is the type of work that, as an industry and as a regulator, we should be considering.

That is where we will make the progress, in our estimation, in bringing the accident rate down. We know, for example, that the accident rate has come down over almost the last 30 years; however, in the last 8 to 10 years, it has remained stable. We have not been able to lower it below the rate at which it is now. We have addressed the major things, the technology, the maintenance, the reliability, the infrastructure, the training. In order to make

positionnement global dans l'espace aérien et des radars, ou ce genre de choses. Ce n'est pas un domaine où nous pouvons rester à la traîne.

D'après mon expérience personnelle des opérations dans le monde entier, c'est quand des pays ou des parties du monde permettent à leur infrastructure de se dégrader au point de n'offrir qu'un faible soutien technique, qu'on commence à assister à de graves incidents et accidents que nous pouvons habituellement éviter au Canada.

Pour ce qui est des impacts sans perte de contrôle, chaque année, au Canada et dans le monde, ils sont la cause de pertes d'appareils. La Fondation pour la sécurité aérienne, à l'instar de la plupart des transporteurs, les considère comme l'une des plus grandes menaces auxquelles font face les compagnies aériennes modernes dans le monde entier. Sur le plan de la réglementation et des compagnies aériennes, on devrait s'empresse d'élaborer des stratégies pour aider à éviter et empêcher ces genres d'accidents. Transports Canada devrait envisager la mise sur pied de programmes de formation et d'équipement quand elle travaille avec des transporteurs à tous les niveaux de l'industrie.

Dans le cas de l'accident des lignes American Airlines à Cali, l'appareil était pratiquement neuf et l'équipage très expérimenté. Si cela peut leur arriver, cela peut arriver à n'importe qui d'entre nous. C'est le type d'accident qui, nous le savons, peut être prévenu, et il faudra que les transporteurs comme les autorités chargées de la réglementation travaillent pour nous mettre à l'abri de ce genre de problèmes.

Pour ce qui est de la sécurité dans l'industrie dans les années à venir, pour réduire le taux d'accidents et, si possible, le ramener à zéro, il nous faudra travailler sur l'aspect humain de l'équation. Nous savons que, particulièrement au Canada, nous disposons d'appareils modernes, de lignes aériennes modernes, d'une excellente maintenance dans la majorité des cas et, aux niveaux actuels, d'un bon soutien à l'infrastructure; mais là où nous n'avons pas progressé comme industrie au Canada ou dans le monde entier c'est au chapitre des facteurs humains.

Nous savons que la majorité des accidents sont encore attribuables de nos jours à l'erreur humaine. Le travail avec des postes de pilotage automatisés, l'interface homme-ordinateur comme nous l'appelons parfois, les plages de travail et de repos, tous ces éléments influent sur l'être humain dans l'industrie. Je ne parle pas seulement dans la cabine de pilotage, mais à la grandeur de l'industrie, depuis les employés d'entretien jusqu'aux opérations en passant par le personnel navigant. C'est à ce genre de choses que, comme industrie et comme agent de réglementation, nous devrions nous attaquer.

À notre avis, c'est ce qui nous permettra de faire baisser le taux d'accident. Nous savons, par exemple, qu'au cours des 30 dernières années, il a diminué, mais qu'il s'est cependant stabilisé ces huit ou dix dernières années. Nous avons été incapables de le réduire davantage que le taux auquel il se trouve actuellement. Nous nous sommes penchés sur les principales choses, comme la technologie, la maintenance, la fiabilité,

further improvements, the regulator and the industry must work on the human aspect of this machine.

There are a few other areas where there could be regulatory help for us, including abusive and unruly passengers. The growth in problems that we are having is almost astounding, not just in our company but in virtually all of the carriers that we deal with in Canada and the United States and, to be sure, in Europe as well. It is an area within which are some grey areas as to what we can do. We do not know precisely what is causing these types of problems, but it is becoming a more difficult problem to deal with year after year.

As a carrier, we would be looking to the government for some help at a regulatory level in dealing with this problem. We think it is primarily a jurisdictional thing. We have an international operation, and getting a handle on this problem will not be easy and will take a substantial amount of work. The Air Transport Association of Canada has been working with all carriers in several different fora in an effort to determine what we can do. However, in speaking to this committee, it would be something that we would like to raise, if it has not been already, as something that, in a regulatory environment, we need to examine.

Getting back to infrastructure again, another thing of concern to us is the contemplated reductions in emergency response or crash-fire rescue of vehicles, equipment, and people. We know it is an emotional issue. We know there are reductions being made in many of the smaller airports. Again, to put it in with the rest of the comments, it is an infrastructure problem about which we are concerned, along with the other technical aspects of radar and air space and those types of things.

We do not, in Canada, want to see a significant reduction in infrastructure to the point where we start to have these problems and then need to bring in particular rules to deal with them. We would rather be proactive than reactive, and we should recognize that all of these types of infrastructure cases are important to maintain the level of safety in Canada that every one of us expects and deserves.

Regarding human resources, I cannot emphasize enough that lowering the low accident rate we currently have in North America will only be affected by all of us in the industry and the regulatory people addressing these human factors. This is a complicated task. Any further recommendations or regulatory legislation contemplated should address these areas. Areas of crew resource management, work-rest schedules, human, computer and automated flight deck are some of the areas where we should be working as an industry and as a regulator.

l'infrastructure, la formation. Si nous voulons apporter d'autres améliorations, l'industrie et l'agent de réglementation doivent travailler sur l'aspect humain de cette machine.

Il existe quelques autres domaines où une réglementation pourrait nous être utile, notamment pour ce qui est des passagers indisciplinés. Les problèmes que nous éprouvons augmentent de façon stupéfiante, pas seulement dans notre compagnie mais chez pratiquement tous les transporteurs avec lesquels nous faisons affaire au Canada et aux États-Unis et, à n'en pas douter, en Europe également. C'est un domaine qui comporte certaines zones grises pour ce qui est de la conduite à adopter. Nous ne savons pas précisément ce qui cause ce genre de problèmes, mais il devient de plus en plus difficile de les régler année après année.

Comme transporteurs, nous nous tournons vers le gouvernement pour qu'il nous aide au niveau de la réglementation à régler ce problème. Nous croyons que c'est principalement une question de juridiction. Nos opérations se déroulent à l'échelle internationale, et maîtriser ce problème ne sera pas facile et exigera beaucoup de travail. L'Association du transport aérien du Canada travaille avec tous les transporteurs au sein de diverses tribunes différentes afin de déterminer ce que nous pouvons faire. Cependant, étant donné que je m'adresse à ce comité, nous aimerions souligner, si cela n'a pas encore été fait, que c'est un domaine qu'il nous faudrait examiner dans le cadre de la réglementation.

Pour en revenir à l'infrastructure, nous sommes également préoccupés par les réductions envisagées au titre des véhicules, du matériel et du personnel préposés aux interventions en cas d'urgence ou à la lutte contre les incendies d'avions. Nous savons que la question fait appel aux sentiments. Nous savons que des réductions sont faites dans bien des petits aéroports. Encore une fois, c'est un problème d'infrastructure qui nous préoccupe, tout comme les autres aspects techniques liés au radar et à l'espace aérien et ce genre de choses.

Au Canada, nous ne voulons pas assister à une importante réduction de l'infrastructure au point où nous commencerons à éprouver ces problèmes et aurons donc besoin de règles particulières pour les régler. Nous voulons être proactifs plutôt que réactifs, et nous reconnaissons que tous ces différents types d'infrastructures sont importants pour maintenir au Canada le niveau de sécurité au Canada que nous méritons et auquel chacun d'entre nous s'attend.

Pour ce qui est des ressources humaines, je ne saurais trop insister sur le fait que nous ne réussirons à réduire le faible taux d'accidents dont nous jouissons actuellement en Amérique du Nord que si nous tous de l'industrie et les agents de réglementation nous occupons de ces facteurs humains. La tâche est complexe. Toute nouvelle recommandation ou législation devrait porter sur ces questions. La gestion des ressources en personnel navigant, les plages de travail et de repos, les postes de pilotage automatisés de même que l'interface homme-ordinateur sont quelques-uns des domaines où l'industrie et les autorités chargées de la réglementation devraient collaborer.

We know that terrorism is on the rise. Worldwide security is another significant area on the technical side of things which we want to examine. Resources for training and screening of staff employed in this area are important, as is continuing to have the RCMP or CSIS involved at a federal level for the security of all our carriers.

Police forces are being reduced at all the airports in Canada and services are being contracted out or devolved to other areas. From a technical point of view, from a security and safety side, we want to keep an eye on this to ensure that we have adequate coverage at all of our airports and that there is proper screening of those people who are coming into the airport and proper training of all the employees. This is where we have the potential of running into some problems.

In summation, in the airline business, especially in the safety business, the devil is in the details. The Canada airline industry is very safe and we want to keep it that way. The infrastructure must be maintained at many levels to ensure that we have a continued improvement in the safety record and that we have a safe and stable environment in which all of us can work and fly.

Senator Bacon: Would you say that, since deregulation, safety has become a bigger issue?

Mr. Wolfe: It has become a more visible issue.

There is no doubt that you can quantify the introduction of competition. Whenever financial pressure is placed on any company in the public transportation industry, you can certainly say that there is the potential for safety problems to become more problematic and to be brought more to the forefront.

I believe that the industry is safe in Canada on the technical level. We have a good, solid, safe industry in Canada and we do not want to lose sight of the fact that it could be impacted by cost cutting not at the carrier level, but at the large air carrier level. I have confidence in the major carriers that are currently operating in the country. We see companies such as Canadian Airlines in severe financial difficulty, yet that is a safe airline on which to fly. I would not hesitate to put my family on their airline or on Air Canada or on our airline.

When you are dealing with safety, there is always the potential for financial impact. If the industry is supported with the proper infrastructure and allowed to be healthy — and, again, this involves Transport Canada maintaining a substantive effort to keep an eye on everyone — then we will not be in the same position in which some countries are finding themselves.

Senator Bacon: How do you satisfy yourself that the airline industry is not cutting back on costs which will affect safety? Are there any ways to do that?

Mr. Wolfe: It is difficult to speak for carriers other than my own. There is an old adage — and any responsible carrier must realize this — which states that if you think safety is expensive,

Nous savons que le terrorisme augmente. Du côté technique, la sécurité à l'échelle mondiale est un autre domaine important que nous voulons examiner. Les ressources au titre de la formation et de la sélection du personnel employé dans ce domaine sont importantes, comme l'est la participation de la GRC ou du SCRS au niveau fédéral pour la sécurité de tous nos transporteurs.

On réduit les forces policières dans tous les aéroports canadiens, et les services sont attribués à contrat ou confiés à d'autres secteurs. D'un point de vue technique, s'agissant de la sécurité, nous voulons surveiller la chose de près pour nous assurer que tous nos aéroports disposent d'une protection adéquate et qu'il existe un contrôle approprié des usagers des aéroports et une formation appropriée de tous les employés. C'est là un domaine où nous risquons de rencontrer certains problèmes.

En somme, dans le secteur du transport aérien, notamment au point de vue de la sécurité, c'est dans les détails que se trouve le danger. L'industrie du transport aérien au Canada est très sécuritaire et nous voulons qu'elle le reste. L'infrastructure doit être entretenue à bien des niveaux pour nous assurer que nous continuons d'améliorer notre performance au point de vue de la sécurité et que nos appareils peuvent évoluer dans un environnement stable et sûr.

Le sénateur Bacon: Diriez-vous que depuis la déréglementation, la sécurité a pris plus d'importance?

M. Wolfe: Elle est devenue plus visible.

Il ne fait aucun doute qu'on peut quantifier l'arrivée de la concurrence. Dès que des pressions financières s'exercent sur une compagnie, quelle qu'elle soit, de l'industrie du transport en commun, on peut certes dire qu'on court le risque que les problèmes de sécurité s'aggravent et soient davantage mis en lumière.

Je crois qu'au Canada, sur le plan technique, l'industrie est sécuritaire. Nous avons au Canada une bonne industrie, qui est solide et sécuritaire, et il ne faut pas perdre de vue le fait qu'elle pourrait se ressentir d'une réduction des coûts non pas au niveau des transporteurs individuels, mais au niveau de l'ensemble des transporteurs. J'ai confiance aux grands transporteurs actuellement en service au pays. Canadian Airlines éprouve de graves problèmes financiers, mais elle reste pourtant une ligne aérienne sûre, sur laquelle voyager. Je n'hésiterais pas à faire voyager ma famille sur cette ligne aérienne ou avec Air Canada ou notre propre compagnie.

Quand il est question de sécurité, il y a toujours possibilité d'un impact financier. Si l'industrie peut compter sur l'infrastructure appropriée et être autorisée à rester saine — et, encore une fois, cela suppose que Transports Canada maintienne un effort substantiel pour surveiller tout le monde — alors nous ne nous retrouverons pas dans la même position que certains pays.

Le sénateur Bacon: Comment pouvez-vous savoir que l'industrie du transport aérien ne réduit pas ses coûts d'une façon qui aura un effet sur la sécurité? Y a-t-il des façons de le faire?

M. Wolfe: Je peux difficilement parler des autres transporteurs. Il existe un vieil adage — et tout transporteur responsable doit le connaître — qui dit que la sécurité n'a pas de prix. On ne réalisera

try an accident. There is no percentage in making your airline so unsafe that you have an accident. It will end up costing all of us a lot more than our jobs.

The safe operation of your airplanes must be the most important thing that you do. If you cannot do it safely with the economics that are in place, then you should not be doing it. There is no doubt about it. It involves a large, complicated effort.

As I said in my notes, the devil is in the details. We can buy or lease new aircraft and have the best people available for training, maintenance, air crew and support, but if you do not pay attention to the details of your operation at all times, that is where there is potential for getting into trouble.

Senator Bacon: Does your airline have any testing for substance abuse or drugs?

Mr. Wolfe: If you are talking about random or spot testing, no. How do we make sure that our employees are not abusing drugs? Our air crews are required to go through medicals every six months. There are ways of telling. We try to run an effective safety management program. We know that the 1,200 or 1,500 people who work at our company are human beings and we will have our fair share of people who get themselves into difficulty. We must maintain a corporate culture that understands that people occasionally need help in this area. First and foremost, you must take them off service and help them out. Our company is only 10 years old, so we have yet to have a problem in that area. However, the reality is that they are human beings and we know there will be problems in that area.

To answer the question specifically, no, we do not have spot testing.

Senator Bacon: Do you have any prevention measures such as education and information?

Mr. Wolfe: In our human resources and flight safety management programs, we maintain an awareness that these problems exist and provide company medical people to give advice to all our front-line employees on the operation of the aircraft for these types of problems. However, there is no spot testing.

The Chairman: You do not have a zero-tolerance policy for on-duty use?

Mr. Wolfe: Yes, we certainly do have that policy. That is reflected in our operations manual and in every way we conduct our business.

The Chairman: When you say "zero tolerance," are you nice people or are you safety people? Do you say, "Go home and sober up and we will give you some treatment?"

Mr. Wolfe: If we were ever in the position of finding someone under the influence of any kind of alcohol or drugs or whatever, they would be taken off-line and they would be helped. It is not in our interests to make people want to hide these types of problems. Again, we have not had to deal with it yet. We have not run across

aucune économie à rendre l'appareil si peu sécuritaire qu'il risquera l'accident. En fin de compte, cela nous coûtera à tous beaucoup plus que nos emplois.

Vous devez vous préoccuper d'abord et avant tout de la sûreté de fonctionnement de vos appareils. Si vous ne pouvez le faire en toute sécurité avec les moyens financiers qui sont en place, alors vous ne devriez pas opérer. Cela ne fait aucun doute. Cela suppose un effort vaste et complexe.

Comme je l'ai dit dans mes notes, c'est dans les détails que se trouve le danger. Vous pouvez acheter ou louer un nouvel appareil et disposer du meilleur équipage, des meilleurs employés au titre de la formation, de la maintenance et du soutien, si vous ne faites pas attention aux détails à tout moment, vous risquez de rencontrer des problèmes.

Le sénateur Bacon: Votre compagnie aérienne procède-t-elle à des tests anti-drogue ou anti-intoxicants?

M. Wolfe: Si vous parlez de tests faits au hasard ou ponctuels, non. Comment nous assurons-nous que nos employés ne prennent pas de drogue? Nos équipages sont tenus de passer des examens médicaux tous les six mois. Il y a des façons de le savoir. Nous tentons d'appliquer un programme efficace de gestion de la sécurité. Nous savons que les 1 200 ou 1 500 personnes qui travaillent pour notre compagnie sont des êtres humains et que nous aurons notre juste lot de personnes qui se créent des ennuis. Nous devons maintenir une culture corporative qui reconnaît qu'occasionnellement les gens auront besoin d'aide dans ce domaine. D'abord et avant tout, vous devez les retirer du service et les aider. Notre compagnie n'a que 10 ans, de sorte que nous n'avons pas encore de problème dans ce domaine. Il reste cependant qu'il s'agit d'êtres humains et nous savons qu'il y aura des problèmes dans ce domaine.

Pour répondre plus précisément à votre question, non, nous ne procédons pas à des tests ponctuels.

Le sénateur Bacon: Appliquez-vous des mesures de prévention comme l'éducation et l'information?

M. Wolfe: Dans nos programmes de gestion de la sécurité aérienne et de ressources humaines, nous sensibilisons nos employés à ces problèmes, et notre personnel médical fournit sur ces questions des conseils à tous nos employés de la ligne de front. Cependant, il n'y a pas de test ponctuel.

Le président: N'avez-vous pas une politique de tolérance zéro pour les employés en service?

M. Wolfe: Oui. Il en est fait état dans le manuel d'exploitation et nous l'appliquons dans tous les aspects de la conduite de nos affaires.

Le président: À ce chapitre, êtes-vous tolérants ou stricts? Dites-vous à l'employé de rentrer chez lui se dessoûler et que par après vous le ferez traiter?

M. Wolfe: S'il nous arrivait jamais de trouver quelqu'un sous l'influence de l'alcool, de drogues ou de quoi que ce soit, cette personne serait automatiquement retirée du service et nous lui offririons de l'aide. Nous ne voulons pas que les gens cachent qu'ils ont des problèmes; ce n'est pas dans notre intérêt. Encore

a situation where any crew member of ours has ever been in the position of operating an aircraft under any kind of influence. If we did, our policy would be to remove them and to help them.

Senator Adams: Your airline company provides charter services. Do you have a partial interest in Air Canada so that you have a connection to their passengers?

Mr. Wolfe: No, we are an independent airline with international flights, scheduled flights and chartered flights. Scheduled flights are within Canada and the United States, and chartered flights go into Europe, Mexico, the Caribbean and beyond. We have no inter-line agreement with any other carrier. It is strictly in-house.

Senator Adams: Besides passengers, do you ship any other products or cargo? Do you have cargo services?

Mr. Wolfe: Yes, senator, we carry cargo world-wide, in limited amounts due to the size of our aircraft on international flights; however, we do have a cargo department and we do sell cargo space through a company that we control.

Senator Adams: One hears of people shipping engines for a Rolls Royce automobile. However, you transport all types of cargo, including food?

Mr. Wolfe: As a carrier, because of our size and structure, we will not accept many things. We do not solicit the same type of cargo business as would a dedicated charter or cargo carrier. We will not carry shipments of dangerous goods or hazardous materials.

We only accept general cargo that we can easily carry and monitor. We do not have the capacity to carry large shipments of those types of things. Primarily our shipments originate from the Caribbean and Mexico, such as fruit and vegetables. We ship general cargo within Canada, Canada Post, quite a bit, and, to smaller extents, general cargo from Europe and the Far East.

Senator Adams: As a safety issue with cargo, what are the procedures taken to prevent the implantation of a bomb or some other device inside the cargo being shipped?

Mr. Wolfe: That is a good question.

Senator Adams: In particular, I am directing my question with regard to situations such as the African airline that was hijacked last year with weapons that had been stored in the catered food. How do you handle that?

Mr. Wolfe: That is a good question which specifically speaks to a couple of issues I raised, specifically cargo.

une fois, nous n'avons pas encore été confrontés à ce problème. Il n'est jamais arrivé qu'un de nos membres d'équipage soit aux commandes et sous l'influence d'une substance quelconque. Si cela arrivait, nous aurions pour politique de le retirer du service et de l'aider.

Le sénateur Adams: Votre compagnie offre des services de charter. Avez-vous, avec Air Canada, une entente partielle aux termes de laquelle vous offrez des vols de correspondance à ses passagers?

M. Wolfe: Non, nous sommes une compagnie indépendante qui offre des vols internationaux, réguliers et charter. Les vols réguliers desservent le Canada et les États-Unis, et les vols charter, l'Europe, le Mexique, les Antilles et au-delà. Nous n'avons aucune entente intercompagnies avec un autre transporteur. C'est strictement interne.

Le sénateur Adams: Outre les passagers, transportez-vous d'autres produits ou du fret? Avez-vous un service de fret?

M. Wolfe: Oui, sénateur, nous transportons du fret à l'échelle internationale, en quantités limitées étant donné la taille de nos appareils sur les vols internationaux; nous avons cependant un service de fret et nous vendons de l'espace de fret par le biais d'une compagnie que nous contrôlons.

Le sénateur Adams: On entend parler de gens qui envoient des moteurs de Rolls Royce. Cependant, vous transportez tous les genres de fret, y compris de la nourriture?

M. Wolfe: Comme transporteur, du fait de notre taille et de notre structure, nous n'accepterons pas bien des choses. Nous ne cherchons pas à transporter le même genre de marchandises que le ferait un transporteur de marchandises ou un avion charter spécial. Nous ne transportons pas de cargaisons de matières dangereuses.

Nous n'acceptons que des marchandises diverses que nous pouvons facilement transporter et surveiller. Nous n'avons pas la capacité de transporter de grandes cargaisons de ces genres de produits. Les produits que nous transportons viennent principalement des Antilles et du Mexique, comme les fruits et les légumes. Nous transportons des marchandises diverses au Canada, pas mal de choses pour les Postes canadiennes, et, dans une moindre mesure, des marchandises diverses en provenance de l'Europe et de l'Extrême-Orient.

Le sénateur Adams: Quelles mesures de sécurité prenez-vous pour empêcher qu'une bombe ou un autre dispositif semblable se retrouve dans les marchandises expédiées?

M. Wolfe: C'est une bonne question.

Le sénateur Adams: Je pense notamment à des situations comme l'appareil de la compagnie africaine qui a été détourné l'an dernier et dans lequel des armes avaient été dissimulées avec les plateaux-repas. Comment vous y prenez-vous pour régler ce genre de situation?

M. Wolfe: C'est une bonne question qui concerne précisément quelques questions que j'ai soulevées, notamment les marchandises.

We have an in-house cargo department called the Inline Marketing Group. They are the division of our company dedicated towards cargo. You are absolutely correct that security of cargo is a big worry on a world-wide operation. How does one get a handle on dealing with it? One of the few ways we can avoid mishaps is by dealing with known shippers.

In other words, when we are accepting cargo shipments from places in Canada or anywhere in the world and because the nature of our operation is world-wide, we must be able to deal with known shippers.

Our air cargo marketing group sets up their operation to accept shipments only from known shippers and known freight forwarders. We do not accept ad hoc shipments from people. We do not accept shipments from suppliers that we do not know or do not deal with on a regular basis.

Of course, when we deal with freight forwarders from the Caribbean or anywhere else we go, there is an audit in place to ensure the cargo is properly packed, documented and that sort of thing.

In speaking about security, if the airline industry is vulnerable anywhere to a bomb or some kind of terrorist act, that is where it is vulnerable. I do not think anybody really believes that it is likely that anybody will carry a bomb onto an airplane, through security and that kind of thing.

After something like the TWA 800 crash happens, we, as an industry, tend to ratchet up security on little old ladies. However, as you said, where there are security breaches, it is generally because you have been targeted and it is an inside job by people on the payroll or by companies who work for you.

That is why I mentioned earlier in my notes that it is important to have, in security, adequate supervision and screening of employees who work both for us and for our contract people. We need good screening, security and supervision in Canada by CSIS and the RCMP. It is in this area that we are vulnerable.

If we are targeted, as was Air India and the Canadian Pacific Airlines, in 1985, you will find that that is likely how these terrorist devices get on the airplane. This ties in with what I said earlier about security. We cannot let our guard down, literally and figuratively, with security in this country. We must keep a close watch on it.

Senator Adams: We have a funny kind of security system in the Northwest Territories. We have a screening system for passengers. For example, if I go from Rankin Inlet to Iqaluit, Frobisher Bay, I do not even have to go through the screening. If I go from Rankin Inlet to Winnipeg, I have to go through screening.

Nous disposons à l'interne d'un service appelé le Inline Marketing Group. Il s'agit de la division de notre compagnie qui s'occupe du transport des marchandises. Vous avez tout à fait raison de dire que, quand on fait des affaires à l'échelle internationale, la sécurité des marchandises est une grande préoccupation. Que faisons-nous à ce point de vue? Une des façons consiste à traiter avec des expéditeurs connus.

Autrement dit, quand nous acceptons de transporter des marchandises d'endroits situés au Canada ou ailleurs dans le monde et comme nos opérations sont internationales, nous devons pouvoir traiter avec des expéditeurs connus.

Notre groupe de commercialisation du fret aérien n'accepte des marchandises que de transitaires et d'expéditeurs connus. Nous n'acceptons pas les envois spéciaux de particuliers. Nous n'acceptons pas les envois de fournisseurs que nous ne connaissons pas ou avec lesquels nous ne traitons pas de façon régulière.

Bien entendu, quand nous traitons avec des transitaires des Antilles ou d'autres destinations que nous desservons, il existe une vérification en place pour s'assurer que le chargement est correctement emballé, qu'il y a tous les documents nécessaires et ce genre de choses.

S'il existe un domaine, s'agissant de la sécurité, où l'industrie du transport aérien est exposée à une bombe ou à un acte terroriste, c'est bien celui-là. Je ne pense pas que quelqu'un croie vraiment qu'il est possible que quelqu'un transporte une bombe dans un avion, après avoir passé tous les contrôles de sécurité, et cetera.

Après un événement comme l'écrasement du vol 800 de la TWA, nous, en tant qu'industrie, avons tendance à resserrer la sécurité, même auprès des personnes âgées. Cependant, comme vous l'avez dit, quand il y a violation de la sécurité, c'est généralement parce que vous avez été ciblé et que le travail se fait de l'intérieur par des employés de la compagnie même ou par des entreprises qui travaillent pour vous.

C'est pourquoi j'ai mentionné plus tôt qu'il est important de procéder, au point de vue de la sécurité, à une surveillance et à une sélection appropriées des employés qui travaillent pour nous et de nos sous-traitants. Nous devons pouvoir compter sur les services de la GRC et du SCRS pour la sécurité et la surveillance au Canada. C'est dans ce domaine que nous sommes vulnérables.

Si nous sommes visés, comme l'a été Air India et la ligne Canadian Pacific Airlines, en 1985, vous constaterez que ce sera probablement de cette façon que ces engins terroristes se retrouveront dans l'avion. Cela cadre avec ce que j'ai dit plus tôt au sujet de la sécurité. Nous ne pouvons baisser notre garde, littéralement et au figuré, pour ce qui est de la sécurité dans ce pays. Nous devons la surveiller de près.

Le sénateur Adams: Dans les Territoires du Nord-Ouest, nous avons un drôle de genre de système de sécurité. Nous avons un système de contrôle des passagers. Par exemple, si je vais de Rankin Inlet à Iqaluit, Frobisher Bay, je n'ai même pas à passer les contrôles. Si je vais de Rankin Inlet à Winnipeg, je dois les passer.

I am sometimes a little bit afraid, if someone wants to bomb a carrier, what is the difference between the flight from Rankin Inlet to Iqaluit and Rankin Inlet to Winnipeg?

Mr. Wolfe: You are right. This goes to a whole broader spectrum. In safety regulation sometimes, and probably in Canada, too, we tend to be guilty of looking at smaller carriers, regional, commuter or third-tier carriers, and suggesting that the standards applied to those carriers, and therefore the passengers who fly on them, are not as stringent as the ones that are applied to my airline, Air Canada or Canadian. That is wrong.

A passenger who buys a ticket on a Canadian common carrier expects and deserves the same level of safety and security from the smallest carrier right through to the largest. Small carriers are no less vulnerable.

The industry is just taking a risk. It is the old risk management thing. They are asking why anyone would target a small commuter airline flying between two points in Northern Canada. They say it is not a high profile flight and, if someone is looking to commit a terrorist act, they will look for something big.

Nonetheless, the principle of the regulation should apply not only in security but in the whole third-tier commuter industry. That is something the Americans are going through, after a few significant accidents at the third-tier level. They are finding out that small aircraft are not certified to the same level as large aircraft, do not have the same safety equipment, are not expected to have the same training, yet they are part of the same flag-carrier system as ours.

Senator Adams: I know your airline is not as big as Air Canada, but how about your ground crew? If your flight comes from Toronto to Ottawa, do you have a contract with Air Canada to look after your aircraft safety?

Mr. Wolfe: We contract different people around the world. In Canada, for ground handling, we largely do our own ticketing and ground handling. In Canada, we have our own company that does that. We have our own Canada 3000 airport services. As far as baggage handling, aircraft push-back, things like that, we contract out to Air Canada, Canadian Airlines or Hudson General in Canada. In the world operation, it is a known contractor. In Hawaii, it is Aloha Airlines. In the United Kingdom, it is the local service provider.

Senator Adams: If you are flying between here and Toronto with a connection to Air Canada, and you have some mechanical difficulty, would you have an Air Canada crew or mechanics that would be able to treat it?

Mr. Wolfe: Again, we either have our own maintenance people or contract maintenance people. It is not necessarily Air Canada. In fact, it is rarely Air Canada. In Canada, we have our own maintenance people at every place that we fly. Where we do not have our own maintenance people, we have contracts. For

J'ai parfois un peu peur. Si quelqu'un veut faire exploser un appareil, quelle différence y a-t-il entre le vol de Rankin Inlet à Iqaluit et celui de Rankin Inlet à Winnipeg?

M. Wolfe: Vous avez raison. Cela va plus loin. Quelquefois pour ce qui est des règlements de sécurité, et c'est probablement vrai au Canada aussi, nous avons tendance à laisser entendre que les normes appliquées aux petits transporteurs, qu'ils soient régionaux ou de la troisième catégorie, et donc à leurs passagers, ne devraient pas être aussi sévères que celles appliquées à Air Canada, à Canadian ou à ma compagnie. On a tort.

Un passager qui achète un billet d'avion d'un transporteur canadien s'attend à bénéficier du même niveau de sécurité, que le transporteur soit petit ou gros, et mérite de le recevoir. Les petits transporteurs ne sont pas moins vulnérables.

L'industrie ne fait que courir le risque. C'est la vieille méthode de gestion du risque. Elle se demande pourquoi quelqu'un viserait un petit transporteur régional qui assure une liaison entre deux points situés dans le nord du Canada. Elle se dit que comme ce n'est pas un vol à grande incidence, si quelqu'un veut commettre un acte terroriste, il visera gros.

Néanmoins, le principe de la réglementation devrait s'appliquer non seulement à la sécurité, mais à toute l'industrie des transporteurs de la troisième catégorie. C'est quelque chose que les Américains sont en train d'étudier, après quelques graves accidents chez les transporteurs de la troisième catégorie. Ils constatent que les petits appareils ne sont pas certifiés au même niveau que les grands, qu'ils ne disposent pas du même équipement de sécurité, et qu'on ne s'attend pas des membres d'équipage qu'ils reçoivent la même formation, même s'ils font partie du même système que nous.

Le sénateur Adams: Je sais que votre compagnie n'est pas aussi grosse qu'Air Canada, mais qu'en est-il de votre personnel de piste? Pour une liaison entre Toronto et Ottawa, disposez-vous d'un contrat avec Air Canada pour s'occuper de la sécurité de votre appareil?

M. Wolfe: Nous avons des contrats avec diverses personnes dans le monde. Au Canada, nous nous occupons largement de l'émission des billets et des services au sol. Nous avons notre propre compagnie pour ce faire. Nous avons nos propres services aéroportuaires à Canada 3000. Pour ce qui est de la manutention des bagages, des refoulements, des choses comme cela, nous accordons des contrats à Air Canada, à Canadian Airlines ou à Hudson General au Canada. Pour ce qui est de nos opérations mondiales, nous nous adressons à un entrepreneur connu. À Hawaii, c'est Aloha Airlines. Au Royaume-Uni, c'est le fournisseur de services local.

Le sénateur Adams: À supposer que pour un vol entre Ottawa et Toronto avec une correspondance avec Air Canada, vous éprouviez des ennuis mécaniques, serait-ce des mécaniciens ou une équipe d'Air Canada qui régleraient le problème?

M. Wolfe: Encore une fois, soit que nous nous adressions à notre propre personnel de maintenance, soit que nous engagions du personnel à contrat. Ce n'est pas nécessairement Air Canada. En fait, ce l'est rarement. Au Canada, nous disposons de notre propre équipe de maintenance à tous les endroits que nous

example, in Mexico, it is with Mexicana Airlines. In Hawaii, it is with Aloha Airlines. Those people are trained to our standards. They are monitored under our maintenance manual.

The Chairman: How many aircraft do you have in your fleet now?

Mr. Wolfe: We now have 15.

The Chairman: What is the mix?

Mr. Wolfe: We have nine Boeing 757s and six Airbus A320s.

The Chairman: Do you have your own maintenance facility?

Mr. Wolfe: Yes, we do.

The Chairman: So you do your own quality control and checks and everything else?

Mr. Wolfe: We certainly do.

The Chairman: So all your engineers are fully competent to sign out? Are you at the level yet with Transport Canada where an individual working on a piece of work is able to sign it out themselves? Or do you still require an overriding engineering authority to sign it out?

Mr. Wolfe: I am not sure I could answer that from a technical point of view, from the maintenance side. I know we are an approved maintenance organization. That is about the highest level. Like some other airlines, we do not have the capability of doing some heavy checks in-house. Some of our very heavy maintenance checks will be contracted out, primarily to Monarch Maintenance in England.

The Chairman: You send your engines back whence they came?

Mr. Wolfe: Yes. We do engine changes, but if there is anything significant like that, they will be shipped out. We do not have an engine shop that does tear-downs and that sort of thing.

The Chairman: Do you have a tire shop?

Mr. Wolfe: Yes.

The Chairman: Do you do some of your own retreading?

Mr. Wolfe: We do not do retreading. It is strictly build-ups and replacements. I do not think we would be doing anything like retreading.

The Chairman: Do we create a demand for aircraft by building more and bigger and better and cheaper and faster and quieter and cleaner aircraft? Or do we build these aircraft in response to the demand?

Mr. Wolfe: That is a good question.

The Chairman: I ask the question because we are told — and it is scary — that in less than 15 years, there will be a major hulk lying beside a runway every 7 days somewhere around the world. When we talk about safety of Canadian passengers, we are presently doing well. There is no question about that. I do not

desservons. Quand nous n'en avons pas sur place, nous procédons par contrat. Par exemple, au Mexique, nous avons un contrat avec Mexicana Airlines. À Hawaii, c'est avec Aloha Airlines. La formation que reçoivent ces gens satisfait à nos normes. Ils suivent notre manuel de maintenance et nous les surveillons.

Le président: Combien d'appareils compte maintenant votre flotte?

M. Wolfe: Nous en avons maintenant 15.

Le président: De quelle sorte d'appareils s'agit-il?

M. Wolfe: Nous avons neuf Boeing 757 et six Airbus A320.

Le président: Avez-vous vos propres installations de maintenance?

M. Wolfe: Oui.

Le président: Vous procédez donc vous-mêmes à vos propres vérifications et contrôles de qualité?

M. Wolfe: Oui.

Le président: Vos mécaniciens ont donc toute compétence pour donner les autorisations voulues à la fin des travaux? En êtes-vous au point, avec Transports Canada, où un employé qui a réparé une pièce peut signer pour attester que les travaux ont été exécutés conformément aux règles? Ou vous faut-il quelqu'un d'autre de plus haut placé pour donner cette attestation?

M. Wolfe: Je ne suis pas sûr de pouvoir vous répondre d'un point de vue technique, du côté de la maintenance. Je sais que nous avons un service de maintenance approuvé. C'est à peu près le niveau le plus élevé. Comme certaines autres compagnies aériennes, nous n'avons pas, à l'interne, la capacité de procéder à certaines vérifications très poussées. Celles-ci sont faites à contrat, principalement par Monarch Maintenance en Angleterre.

Le président: Vous renvoyez vos moteurs d'où ils viennent?

M. Wolfe: Oui. Nous changeons les moteurs, mais en cas de graves problèmes, nous les renvoyons. Nous ne disposons pas d'un atelier qui démonte les moteurs et ce genre de choses.

Le président: Avez-vous un atelier de pneus?

M. Wolfe: Oui.

Le président: Y faites-vous du rechapage de pneus?

M. Wolfe: Non. Nous en gardons en inventaire quand nous en avons besoin pour les remplacer. Je ne crois pas que nous fassions de rechapage.

Le président: Créons-nous une demande en construisant plus d'appareils, de plus gros, de meilleurs, de moins chers, de plus rapides, de moins bruyants et de plus «écologiques»? Ou construisons-nous ces appareils en réponse à la demande?

M. Wolfe: C'est une bonne question.

Le président: Je pose la question parce qu'on nous dit — ce qui est effrayant — que dans moins de 15 ans, toutes les semaines dans le monde, il se produira une catastrophe aérienne. Pour ce qui est de la sécurité des passagers canadiens, nous n'avons rien à nous reprocher. Cela ne fait pas de doute. Je ne

even bat an eye about getting on a clunker. It will be safe here in Canada. However, I worry very much the moment I get to Burma.

Mr. Wolfe: As I mentioned earlier, that is my point, too.

The Chairman: Do we really have to go offshore to find that extra 5 per cent or 10 per cent safety margin?

Mr. Wolfe: No, we do not have to go offshore. What we must do, if I understand your question correctly, is address the human factor in this equation.

Modern technology has brought us a long way. We have marvellously safe aircraft built here, such as De Havilland Dash 8s.

Most of our major carriers fly very modern or, if not modern, certainly well-maintained aircraft. We do have to keep up with technology.

The point you make about having a major hull lost somewhere in the world every week was the point that I was making earlier: While the accident rate per 100,000 hours is low, we will have many of those hundreds of thousands of hours in a few years; and while we will be able to quote a nice statistic that says it is only 3 per 150,000 hours, that may mean there is one accident per week because there are several million hours of flying every year. Then it will be hard to impress upon the public that the industry is safe because they may pick up the paper and see a major airline lost every week. Yet we will be saying that the rate is still only 3 per 150,000 hours as it was 10 years ago.

We have recognized in the industry for a long time that we have brought the rate down, but because of the growth in the number of hours flown, we will have a higher number of accidents. We have wrung out as much as we can from technology. The only way to make headway in bringing down that number is in the human factor. We must deal with issues such as human-computer interface and cockpit resource management. That should extend right through to company resource management, the way we deal with all employees in our company, to make the corporate culture of every airline in Canada and, hopefully, in the world a safe corporate culture.

To get to that point where people are truly putting safety first and thinking about having a safe corporate culture, we must do more than just say these things. We must actually work at addressing these human factors. How do we design work-rest schedules? Do we fund research into human-automated flight decks?

The Cali example is an excellent case of a pilot for a world-class airline in a brand new airplane, with 60 years of experience in that cockpit, and yet flying into the side of a mountain in good weather. Those are the types of accidents that send a shiver down all of our spines. American Airlines is not a fly-by-night operation. If they can do it, anybody can do it.

crains pas de monter à bord d'un coucou. Il sera sûr ici au Canada. Cependant, je m'inquiète beaucoup du moment où je me rendrai en Birmanie.

M. Wolfe: Comme je l'ai déjà mentionné, c'est aussi mon avis.

Le président: Devons-nous vraiment aller à l'étranger pour trouver ces 5 p. 100 ou 10 p. 100 supplémentaires de marge de sécurité?

M. Wolfe: Non, pas nécessairement à l'étranger. Ce que nous devons faire, si je comprends bien votre question, c'est nous pencher sur le facteur humain de l'équation.

La technologie moderne nous a fait énormément progressés. Nous construisons ici des appareils merveilleusement sûrs comme les Dash 8 de De Havilland.

Les appareils de la plupart de nos grands transporteurs sont très modernes et, sinon, certainement bien entretenus. Nous devons nous maintenir au niveau sur le plan technologique.

Le problème que vous avez soulevé au sujet de la perspective d'une grande catastrophe aérienne quelque part dans le monde chaque semaine, rejoint ce que j'ai dit plus tôt: bien que le taux d'accidents par 100 000 heures soit bas, dans quelques années ces centaines de milliers d'heures seront encore plus nombreuses; et même sur le plan statistique, si nous pouvons nous réjouir de ne compter que trois accidents par 150 000 heures, cela pourra signifier qu'il se produit un accident par semaine parce qu'on volera plusieurs millions d'heures chaque année. Il sera donc difficile de faire croire aux gens que l'industrie est sûre car à la lecture des journaux, ils verront qu'il se produit une grande catastrophe aérienne par semaine. Pourtant, nous dirons que le taux n'est seulement que de trois accidents par 150 000 heures comme c'était le cas 10 ans plus tôt.

Nous reconnaissons dans l'industrie depuis longtemps que nous avons fait baisser ce taux, mais étant donné l'accroissement du nombre d'heures de vol, le nombre d'accidents augmentera. Nous avons tiré le plus que nous pouvions de la technologie. Il nous faut maintenant nous intéresser au facteur humain si nous voulons réussir à faire baisser ce chiffre. Nous devons traiter de questions comme l'interface homme-ordinateur et la gestion des ressources des postes de pilotage. Cela devrait s'étendre jusqu'à la gestion des ressources de la compagnie, à la façon dont nous traitons tous les employés dans notre compagnie, pour intégrer la sécurité dans la culture d'entreprise de chaque compagnie aérienne au Canada et, nous l'espérons, dans le monde.

Si nous voulons en arriver au point où les gens mettent d'abord la sécurité au premier plan et pensent en fonction d'une culture corporative sûre, nous devons faire plus que seulement en parler. Nous devons réellement nous pencher sur ces facteurs humains. Comment établissons-nous les plages de travail et de repos? Finançons-nous la recherche sur les postes de pilotage automatisés?

L'exemple de Cali illustre très bien le cas d'un pilote d'une ligne aérienne de calibre mondial, aux commandes d'un appareil flambant neuf, comptant 60 ans d'expérience, qui pourtant a heurté le flanc d'une montagne dans de bonnes conditions météorologiques. Ce sont là le genre d'accidents qui nous font frémir. American Airlines est une compagnie sérieuse établie

How do we get everyone out of that particular boat? It is by dealing with the human side of the equation. If we are to make strides in safety in the industry and not just in Canada, that is where we must put our concentration. Again, it all falls back to infrastructure — security, training and support from Transport Canada, and so on.

We would likely all agree that we have a marvellous safety record in the airline industry in Canada, even when people falter. I know there are examples of bad apples and bad cases and we all know about them, but perhaps the failing there was in the fact that the infrastructure did not catch what it should have caught.

The Chairman: Perhaps one of the nets that we could throw out to catch a lot of this stuff could well be a new Aeronautics Act. The present one is 60 or 65 years of age. We have kept it going by ad hoc treatment of issues as they have arisen. Those issues are now flowing all over the table with a totally inadequate structure to hold them together.

Mr. Wolfe: Yes.

The Chairman: You mentioned time management, hours of work and rest periods. Anyone who has read the old act readily understands why some of these problems are there.

I commend you for your operational safety. We share your view that Canadians fly pretty safely. We would like to keep it that way and I am sure you would as well.

Mr. Wolfe: We certainly would, Mr. Chairman.

Senator Adams: With the Open Skies policy, the Americans will be taking over some of the smaller airlines. You have no difficulty with that, do you?

Mr. Wolfe: I would like to see the Canadian airline industry remain Canadian. In my 20 years in the airline industry, I have worked outside the country. I have worked in the Caribbean and the Middle East. There is no better place in the world to live or work than in the Canadian airline industry. In my estimation, virtually no one does it better than we do, and we ought to be proud of that.

I do not like to see the Americanization of the Canadian airline system. I think our system will only be worse if we allow it. That is my personal point of view.

Our carriers are world class. We have a big country with many challenges in front of it from a transportation point of view. I spent many years in the bush in northern Canada. Before I got into flying large airplanes, I flew DC-3s and Twin Otters. We have a tough environment in Canada, but we do very well. The Americans do not do things as well as we do. Their best is not as good as our best, and any dilution of the Canadian airline industry is a net loss to all of us.

depuis longtemps. Si cela peut lui arriver, cela peut arriver à n'importe qui.

Comment nous en sortir tous? En nous penchant sur le volet humain de l'équation. Si nous voulons faire des progrès du côté de la sécurité dans l'industrie et pas seulement au Canada, c'est là-dessus que nous devons nous concentrer. Encore une fois, cela dépend de l'infrastructure — la sécurité, la formation et le soutien de Transports Canada, et cetera.

Nous conviendrions probablement tous que sur le plan de la sécurité, l'industrie du transport aérien au Canada a de très bons états de service, malgré quelques ratés. Je sais qu'il existe des exemples de cas déplorables et nous les connaissons, mais peut-être la faute est-elle attribuable au fait que l'infrastructure n'a pas rattrapé ce qu'elle aurait dû.

Le président: L'un des moyens d'y remédier serait peut-être de disposer d'une nouvelle Loi sur l'aéronautique. La loi actuelle est vieille de 60 ou 65 ans. Nous nous en servons encore et traitons de façon ponctuelle les problèmes au fur et à mesure qu'ils surgissent. Il en arrive maintenant de partout sans que nous disposions d'une structure tout à fait adéquate pour s'en occuper.

M. Wolfe: Oui.

Le président: Vous avez parlé de gestion du temps, d'heures de travail et de plages de repos. Quiconque a lu la vieille loi comprend aisément pourquoi certains de ces problèmes existent.

Je vous félicite de la sécurité de vos opérations. Nous partageons votre avis que les avions canadiens sont pas mal sécuritaires. Nous aimerions qu'ils le restent et je suis sûr que vous aimeriez qu'ils le restent également.

M. Wolfe: Certainement, monsieur le président.

Le sénateur Adams: Avec le régime «ciel ouvert», les Américains absorberont quelques-unes des petites compagnies aériennes. Y voyez-vous un inconvénient?

M. Wolfe: J'aimerais que l'industrie canadienne du transport aérien demeure canadienne. Au cours de mes 20 ans dans cette industrie, j'ai travaillé à l'étranger. J'ai travaillé dans les Antilles et au Moyen-Orient. Il n'y a pas de meilleur endroit au monde où vivre et travailler que dans l'industrie aérienne canadienne. À mon avis, pratiquement personne ne fait mieux que nous, et nous devrions en être fiers.

Je n'aime pas assister à l'américanisation du système du transport aérien canadien. À mon avis, cela ne va pas lui permettre de s'améliorer. C'est mon opinion personnelle.

Nos transporteurs sont de calibre mondial. Nous habitons un grand pays où les défis sont nombreux du point de vue des transports. J'ai passé de nombreuses années dans le nord du Canada. Avant de piloter de gros avions, j'ai piloté des DC-3 et des Twin Otters. Au Canada, l'environnement n'est pas facile, mais nous nous débrouillons très bien. Les Américains ne font pas les choses aussi bien que nous. Même quand ils font de leur mieux, ce n'est pas aussi bien que nous, et toute dilution de l'industrie du transport aérien au Canada est une perte nette pour nous tous.

Senator Adams: At one time, foreigners were limited to a 25 per cent interest in Canadian enterprises. Is it up to 100 per cent now with free trade?

Mr. Wolfe: I think it is still at 25 per cent.

Senator Adams: We are 30 million Canadians compared to 250 million Americans.

Mr. Wolfe: We all recognize that this is a worldwide industry and a worldwide business. We must be able to compete. We are somewhere between parking all of our airplanes to ensure that no one has an accident and the anarchy that is the Russian airline industry. We want the best and we have come very close to achieving that. However, there are areas where we can improve.

We do not want to see a degradation of our infrastructure strictly on the basis of turning things over to make profit. At a major air carrier level, we are less affected than the Pem-Airs of this world because Toronto, Montreal, Halifax and Vancouver tend not to be affected adversely by cutbacks to infrastructure.

Having flown in the North for many years, there were significant problems, as the Dubin inquiry and the Moshansky commission both pointed out. However, we have continued to make improvements in our system over many years. Justices Dubin and Moshansky have made recommendations and worked to make things better, and I would hate to see that backslide simply to reduce costs and reduce infrastructure.

We must strike a balance between our ability to operate and compete in the world, which we must do, versus the Americanization of our industry. That is where we are headed. We are not being taken over by the French or the British or the Germans. The impetus is coming from the United States. In my estimation, that is not a desirable thing.

Senator Adams: Has any other company offered to buy a percentage of your company?

Mr. Wolfe: Our company is 100 per cent Canadian owned by a man in Calgary, Alberta. His resource funding corporation owns 100 per cent of the company.

Senator Adams: Is no other company offering to buy 25 per cent of Canada 3000?

Mr. Wolfe: You never know. It might be different come Monday.

The Chairman: We have heard about serious difficulties arising from the distribution and sale of bogus parts. Is this an issue for your company? If not, how do you ensure that it remains that way?

Mr. Wolfe: I do not think it is an issue. We, along with other Canadian carriers, maintain a tight quality control on where we buy our parts. Our engines are built by Rolls Royce and CFM. We are getting new Airbus planes this year. These are the big ones with General Electric engines. Again, it comes down to using suppliers and reputable people that you know and trust. If you go

Le sénateur Adams: À un moment donné, les étrangers étaient limités à une participation de 25 p. 100 dans des entreprises canadiennes. Est-ce maintenant de 100 p. 100 avec le libre-échange?

M. Wolfe: Je crois que c'est encore 25 p. 100.

Le sénateur Adams: Nous sommes 30 millions de Canadiens comparativement à 250 millions d'Américains.

M. Wolfe: Nous reconnaissons tous qu'il s'agit d'une industrie mondiale et d'une entreprise mondiale. Nous devons pouvoir concurrencer. Nous nous situons quelque part entre stationner nos avions pour s'assurer que personne n'a d'accident et l'anarchie qui existe dans l'industrie de transport aérien de la Russie. Nous voulons ce qu'il y a de mieux et nous sommes très près d'y arriver. Cependant, il existe des domaines que nous pouvons améliorer.

Nous ne voulons pas assister à une dégradation de notre infrastructure strictement pour faire des profits. Au niveau des grands transporteurs aériens, nous sommes moins touchés que les Pem-Air de ce monde parce que Toronto, Montréal, Halifax et Vancouver tendent à ne pas être affectés de manière défavorable par les réductions dans l'infrastructure.

J'ai travaillé comme pilote dans le Nord pendant de nombreuses années, et il y avait de graves problèmes, comme l'ont montré l'enquête Dubin et la Commission Moshansky. Cependant, nous avons continué à améliorer notre système au fil des ans. Les juges Dubin et Moshansky ont formulé des recommandations et travaillé à améliorer les choses, et je détesterais assister à une régression simplement pour réduire les coûts et réduire l'infrastructure.

Nous devons établir un équilibre entre notre capacité à opérer et à livrer concurrence dans le monde, ce que nous devons faire, et l'américanisation de notre industrie. C'est vers cela que nous nous dirigeons. Ce ne sont pas les Français, les Britanniques ni les Allemands qui nous absorbent. L'élan vient des États-Unis. À mon avis, ce n'est pas souhaitable.

Le sénateur Adams: Une autre compagnie a-t-elle offert d'acheter un pourcentage de la vôtre?

M. Wolfe: Notre compagnie est à 100 p. 100 la propriété d'un homme de Calgary, en Alberta. Sa société de financement possède la compagnie à 100 p. 100.

Le sénateur Adams: Il n'y a pas d'autres compagnies qui offrent d'acheter 25 p. 100 de Canada 3000?

M. Wolfe: On ne sait jamais. Ce pourrait être différent lundi.

Le président: Nous avons entendu parler de graves problèmes découlant de la distribution et de la vente de pièces contrefaites. Est-ce un problème pour votre compagnie? Dans la négative, comment vous assurez-vous que ça n'en devienne pas un?

M. Wolfe: Je ne crois pas que ce soit un problème. À l'instar d'autres transporteurs canadiens, nous maintenons un contrôle de qualité très serré sur nos fournisseurs de pièces. Nos moteurs sont construits par Rolls Royce et CFM. Nous recevons de nouveaux Airbus cette année. Ce sont les gros avec les moteurs de General Electric. Encore une fois, il s'agit de faire appel à des fournisseurs

to "Joe's Airplane Parts Company" in Miami, you will probably end up with bogus parts. My company would never tolerate that, nor would any reputable Canadian carrier that I know.

I have read about cases where bogus parts have made it into the Canadian airline industry by a very circuitous route. Somehow or another, they do get into the country. I think that is something our quality control people would have to watch closely.

Again, I cannot speak about how our maintenance department does it exactly, but I am confident in knowing how they deal with their suppliers. They do use legitimate and reputable suppliers for parts.

The Chairman: Thank you. It has been a privilege.

Mr. Wolfe: Thank you for having us. I would like to put a word in for the CARAC group. This consultative process had been good. I am glad to see that it is expanding to committees such as this one. The industry welcomes that development, but there is work to be done. There is no doubt about that.

The Chairman: We will keep slogging away.

The committee adjourned.

réputés que vous connaissez et à qui vous faites confiance. Si vous vous adressez à Joe's Airplane Parts Company à Miami, vous vous retrouverez probablement avec des pseudopièces. C'est une chose que ne tolérera jamais ma compagnie, ni aucun transporteur canadien de réputation que je connais.

J'ai lu quelque chose à propos de cas où des pièces contrefaites se sont retrouvées dans l'industrie du transport aérien du Canada par des voies très détournées. D'une façon ou d'une autre, elles pénètrent au pays. Je crois que c'est quelque chose que nos employés du contrôle de la qualité devraient surveiller étroitement.

Encore une fois, je ne peux pas vous dire comment notre service de maintenance s'y prend exactement, mais j'ai confiance en la façon dont il traite avec ses fournisseurs. Pour les pièces, il fait appel à des fournisseurs légitimes et de bonne réputation.

Le président: Merci. Ce fut un privilège.

M. Wolfe: Merci de m'avoir reçu. J'aimerais dire un mot en faveur du groupe CCRAC. Ce processus consultatif a été bon. Je suis heureux de constater qu'il a rejoint des comités comme celui-ci. L'industrie est heureuse de ce progrès, mais il reste du travail à faire. Cela ne fait pas de doute.

Le président: Nous allons continuer de travailler dur.

La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canada Communication Group — Publishing
Ottawa, Canada K1A 0S9

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*
Groupe Communication Canada — Édition
Ottawa, Canada K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

Monday, April 14, 1997

From Pem-Air Ltd.:

Delbert A. O'Brien, President.

From Canada 3000 Airlines Limited:

Walter E. Wolfe, Airline Safety Officer.

Le lundi 14 avril 1997

De Pem-Air Ltd.:

Delbert A. O'Brien, président.

De Canada 3000 Airlines Limited:

Walter E. Wolfe, agent de sécurité aérienne.



Second Session
Thirty-fifth Parliament, 1996-97

Deuxième session de la
trente-cinquième législature, 1996-1997

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

*Standing Senate Committee on
Transport and Communications*

*Comité sénatorial permanent des
transports et des communications*

Proceedings of the Subcommittee on

Délibérations du sous-comité de la

Transportation Safety Sécurité des transports

Chairman:
The Honourable J. MICHAEL FORRESTALL

Président:
L'honorable J. MICHAEL FORRESTALL

Thursday, April 17, 1997

Le jeudi 17 avril 1997

Issue No. 10

Fascicule n° 10

State of transportation safety in Canada

L'état de la sécurité des transports au Canada

WITNESSES:
(See back cover)

TÉMOINS:
(Voir à l'endos)



THE SUBCOMMITTEE ON TRANSPORTATION
SAFETY

The Honourable J. Michael Forrestall, *Chairman*

The Honourable Willie Adams, *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

Bacon	Mercier
* Fairbairn, P.C.	Roberge
(or Graham)	
* Lynch-Staunton	
(or Kinsella)	

* *Ex Officio Members*

(Quorum 3)

LE SOUS-COMITÉ DE LA SÉCURITÉ DES
TRANSPORTS

Président: L'honorable J. Michael Forrestall

Vice-président: L'honorable Willie Adams

et

Les honorables sénateurs:

Bacon	Mercier
* Fairbairn, c.p.	Roberge
(ou Graham)	
* Lynch-Staunton	
(ou Kinsella)	

* *Membres d'office*

(Quorum 3)

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Thursday, April 17, 1997

(17)

[English]

The Subcommittee on Transportation Safety of the Standing Senate Committee on Transport and Communications met at 12:15 p.m. this day, the Chair, the Honourable J. Michael Forrestall, presiding.

Members of the subcommittee present: The Honourable Senators Adams, Bacon, Forrestall, Mercier and Roberge. (5)

In attendance: John Christopher, Research Officer, Research Branch, Library of Parliament; Bruce Carson, Senior Advisor.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

The subcommittee proceeded to consider the state of transportation safety and security in Canada pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on October 2, 1996 and the resolution of the Committee adopted on October 24, 1996.

WITNESSES:

From the Canadian Trucking Association:

Graham Cooper, Director, Government Affairs and Acting General Manager;

Michèle LeBlanc, Director, Research;

Gilles Bélanger, President.

Mr. Bélanger made a statement and together with the other witnesses answered questions.

It was agreed, — THAT the presentation by the Canadian Trucking Association be filed with the clerk of the subcommittee as *Exhibit 6050-2.35/T1 "33"*.

At 1:52 p.m., the subcommittee agreed to proceed *in camera* to discuss future business.

At 1:59 p.m., the subcommittee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

PROCÈS-VERBAL

OTTAWA, le jeudi 17 avril 1997

(17)

[Traduction]

Le sous-comité de la sécurité des transports du comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 12 h 15, sous la présidence de l'honorable J. Michael Forrestall (*président*).

Membres du sous-comité présents: Les honorables sénateurs Adams, Bacon, Forrestall, Mercier et Roberge. (5)

Également présents: John Christopher, attaché de recherche, Service de recherche, Bibliothèque du Parlement; Bruce Carson, conseiller principal.

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

Le sous-comité entame son étude de l'état de la sécurité des transports au Canada en conformité avec l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le 2 octobre 1996 et la motion du comité adoptée le 24 octobre 1996.

TÉMOINS:

De l'Association canadienne de camionnage:

Graham Cooper, directeur, Affaires gouvernementales et directeur général par intérim;

Michèle LeBlanc, directrice, Recherche;

Gilles Bélanger, président.

M. Bélanger fait un exposé, puis répond aux questions avec l'aide des autres témoins.

Il est entendu — QUE l'exposé fait par l'Association canadienne de camionnage sera déposé auprès de la greffière du sous-comité (*pièce 6050-2.35/T1-«33»*).

À 13 h 52, le sous-comité décide de poursuivre sa réunion à huis clos en vue d'examiner ses travaux futurs.

À 13 h 59, le sous-comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

La greffière du sous-comité,

Catherine Piccinin

Clerk of the Subcommittee

EVIDENCE

OTTAWA, Thursday, April 17, 1997

The Subcommittee on Transportation Safety of the Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 12:15 p.m. to study the state of transportation safety and security in Canada.

Senator J. Michael Forrestall (*Chairman*) in the Chair.

[*English*]

The Chairman: We are resuming hearings on the question of safety and security of transportation in Canada. We have with us today witnesses from the Canadian Trucking Association. We welcome your presence here today.

You will probably be aware that this committee had its genesis in a suggestion by Senator Keith Davey some two and a half years ago. He suggested that we take a look at the question of truck safety on highways. One thing led to another and we are now looking at safety generally. The members of the committee have been looking forward to having you with us because you, indeed, are the cause of our being in existence.

Mr. Bélanger, I will ask you to introduce your colleagues and to make an opening statement, after which we will ask you some questions.

Gilles Bélanger, President, Canadian Trucking Association: Mr. Chairman, I have with me Mr. Graham Cooper, General Manager, and Michèle LeBlanc, Director, Research.

We appreciate the opportunity to bring to you the viewpoint of the 2,000 motor carriers that we represent, as well as some facts and figures to illustrate the state of safety as it pertains to the Canadian trucking industry. We have submitted to this subcommittee a brief, copies of two pertinent publications, entitled, *Trucking in Canada, A Profile*, and *Straight Talk on Fatigue & Alertness*, as well as a copy of the Technical Information Series bulletin for November 1996. We will not be reading the entire submission into the record but we will address the most important elements of it. We would also be pleased to answer any questions you may have.

We have had an opportunity to read over the transcripts of the sessions held so far. I suppose we are not really surprised at the amount of truck bashing in which some interveners have indulged before the committee. It is true that we, too, can sit back and enjoy truck bashing, if so inclined, but the reality of Canadian life is such that if Canada were to implement many of the recommendations presented to you, the Canadian economy would be in a shambles, unemployment would skyrocket and businesses would move south, to name but a few of the consequences.

The so-called big trucks, heavy trucks and long trucks are an integral part of the current success of the Canadian economy, as trucks carry the vast majority of trade, which has been responsible for our recent economic growth. Any of the added costs to truck

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le jeudi 17 avril 1997

Le sous-comité de la sécurité des transports du comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 12 h 15 pour étudier l'état de la sécurité des transports au Canada.

Le sénateur J. Michael Forrestall (*président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

Le président: Nous reprenons nos audiences sur la question de la sécurité des transports au Canada. Nous recevons aujourd'hui des témoins de l'Association canadienne du camionnage. Nous vous souhaitons la bienvenue ici aujourd'hui.

Vous savez probablement que c'est à la suite d'une suggestion formulée par le sénateur Keith Davey il y a deux ans et demi que ce comité a vu le jour. Le sénateur Davey avait suggéré d'étudier la question de la sécurité du camionnage sur les routes. Une chose en entraînant une autre, nous étudions maintenant la sécurité en général. Les membres du comité avaient hâte de vous rencontrer parce que, en fait, c'est à cause de vous que nous existons.

Monsieur Bélanger, je vous demanderais de nous présenter vos collègues et de faire une déclaration d'ouverture, après quoi nous vous poserons des questions.

Gilles Bélanger, président, Association canadienne du camionnage: Monsieur le président, je suis accompagné de M. Graham Cooper, directeur, et de Michèle LeBlanc, directrice de la recherche.

Nous vous savons gré de cette occasion de vous donner le point de vue des 2 000 transporteurs routiers que nous représentons, de même que des faits et chiffres pour illustrer l'état de la sécurité du point de vue de l'industrie canadienne du camionnage. Nous vous avons remis un mémoire, des exemplaires de deux publications pertinentes, l'une intitulée *Profil du transport routier au Canada* et l'autre, *Straight Talk on Fatigue & Alertness*, de même qu'un exemplaire du Bulletin de la série d'informations techniques de novembre 1996. Nous ne lirons pas tout le mémoire, mais en soulignerons les éléments les plus importants. Nous nous ferons également un plaisir de répondre à toutes questions que vous pourrez avoir.

Nous avons eu l'occasion de lire les transcriptions des séances que vous avez tenues jusqu'à présent. Je crois que nous ne sommes pas vraiment surpris du dénigrement auquel certains intervenants se sont livrés au sujet du camionnage devant le comité. Nous pourrions, si nous le voulions, nous aussi décrier l'industrie du camionnage, mais la réalité est telle au Canada que si le Canada devait appliquer bien des recommandations qui vous ont été présentées, l'économie canadienne serait sens dessus dessous, le chômage monterait en flèche et les entreprises déménageraient dans le sud, pour ne nommer que quelques conséquences.

Les véhicules que l'on appelle les gros camions, les poids lourds et les trains routiers participent intégralement au succès actuel de l'économie canadienne, étant donné que les camions transportent la vaste majorité des marchandises auxquelles est

transportation would jeopardize the sustainability of such growth because thin margins prevent the absorption of these increased costs.

To some people, the trucking industry can do no right. The entire trucking industry is assumed to operate with blatant disregard for the safety of its drivers, its equipment and other drivers on the road. This sad misperception is unfortunately fuelled and funded by interest groups more interested in modal competition, or in generating fear in the public than in the safety and well-being of Canadians.

On the whole, Canadian motor carriers have an enviable record of safety. Their drivers are professionals. They do a stellar job, not only delivering their loads safely and on time, but also safeguarding the safety and well-being of other road users. Unfortunately, a few dramatic incidents, as well as a minority of unsafe operators, are giving the entire industry undeserved negative publicity.

Safe carriers are tired of having to compete with these corner-cutting operators. This subcommittee and the CTA have a common goal. That goal is to rid the roads of unsafe operators. We will present to you today a plan to achieve this goal that is within the jurisdiction of the federal government. It is one which will help bolster a safer trucking industry, the backbone of Canadian trade and prosperity.

Trucking is the lifeline of our nation's economy. Trucking directly employs over 200,000 people. A truck in Canada contributes an average of \$20,000 to \$25,000 per year in taxes, not including income taxes, while combination vehicles contribute as much as \$40,000 per year.

According to a 1994 Transport Canada report, the trucking industry is taxed an average of 13.5 per cent, which is high in an industry with historically low margins, particularly when compared to an average of 4.9 per cent for manufacturing firms. Profit margins fluctuate but have remained relatively low, around 4 per cent, through 1995-96. In some years, such as the recession years of the early 1990s, and for that matter the early 1980s, trucking operated at a loss. This explains why cost increases cannot be absorbed by the industry and must be passed on to the customers, resulting in an increase in the price of goods.

Yet, for the past 40 years for-hire trucking has grown faster than the Canadian economy, ahead of all other freight transport modes. As trade increases with our neighbours to the south, as it has with NAFTA, tonnage carried over roads also increases. Fuel efficiencies and improvements in equipment and management practices keep pricing competitive, while flexibility, reliability and good cost management continue to attract and retain customers, allowing them to properly compete in the global economy.

attribuable notre récente croissance économique. Si l'on imposait d'autres coûts au transport par camion, cela compromettrait le maintien de cette croissance étant donné la faiblesse des marges qui empêche l'absorption de ces coûts accrus.

Pour certaines personnes, l'industrie du camionnage ne peut rien faire de bien. Toute l'industrie est réputée ne tenir aucun compte de la sécurité de ses chauffeurs, de son équipement et des autres usagers de la route. Cette mauvaise perception est malheureusement alimentée et financée par des groupes d'intérêts qui s'intéressent davantage à la concurrence entre les modes de transport, ou à faire peur au public, qu'à la sécurité et au bien-être des Canadiens.

Dans l'ensemble, les transporteurs routiers canadiens ont un bilan enviable au chapitre de la sécurité. Les chauffeurs sont professionnels. Ils font un excellent travail, en livrant non seulement leurs chargements à temps et de façon sécuritaire, mais en sauvegardant également la sécurité et le bien-être des autres usagers de la route. Malheureusement, quelques incidents dramatiques, de même qu'un petit groupe d'exploitants peu consciencieux, donnent à toute l'industrie une publicité négative qu'elle ne mérite pas.

Les transporteurs consciencieux en ont assez de devoir concurrencer ces exploitants qui rognent sur les coûts. Votre sous-comité et l'ACC poursuivent un but commun qui est de débarrasser les routes des exploitants peu consciencieux. Nous vous présenterons aujourd'hui un plan pour réaliser cet objectif qui est du ressort du gouvernement fédéral. Il vous aidera à soutenir une industrie du camionnage plus sécuritaire, le pilier de la prospérité et du commerce canadien.

Le camionnage est le pilier de l'industrie de notre pays. Il fournit des emplois directs à plus de 200 000 personnes. Un camion au Canada génère en moyenne de 20 000 à 25 000 \$ par an de recettes fiscales, à l'exclusion de l'impôt sur le revenu, tandis que les trains routiers génèrent 40 000 \$ par an chacun.

Selon un rapport de 1994 de Transports Canada, l'industrie du camionnage supporte un taux d'imposition moyen de 13,5 p. 100, ce qui est élevé pour un secteur qui a opéré historiquement avec de faibles marges de profit et comparativement à une imposition moyenne de 4,9 p. 100 dans le cas des entreprises de fabrication. Les marges bénéficiaires fluctuent, mais elles sont demeurées relativement faibles, aux environs de 4 p. 100 en 1995-1996. Certaines années, comme pendant la période de récession du début des années 90, et pour cette raison au début des années 80, l'industrie a fonctionné à perte. Cela explique pourquoi les augmentations de coûts ne peuvent être absorbées par l'industrie qui doit les refiler aux consommateurs, ce qui entraîne une augmentation du prix des marchandises.

Pourtant, au cours des 40 dernières années, le camionnage pour compte d'autrui a crû plus rapidement que l'économie canadienne, devançant tous les autres modes de transport de fret. Comme, dans le cadre de l'ALÉNA, le commerce augmente avec nos voisins du sud, le tonnage des marchandises transportées par la route augmente lui aussi. Des économies de carburant et la modernisation des équipements et des pratiques de gestion gardent les prix compétitifs, tandis que souplesse, fiabilité et prix

In the face of rising truck traffic and freight carriage, truck accidents have decreased faster than accidents involving other vehicles, declining by 23 per cent between 1989 and 1993. Truck accidents account for 3.6 per cent of all accidents, while trucks account for 9 per cent of total distance travelled. Although the overall safety record of trucking has improved, we must never rest in our efforts to reduce further still the number of accidents.

How can we achieve this? First, we need the uniform application and firm enforcement of the National Safety Code for Motor Carriers. The way to accomplish this is to have the National Safety Code adopted as part of federal regulations. Second, we need better roads. Third, we need more effective out-reach and education programs and more emphasis on training.

The vast majority of Canadian motor carriers take safety seriously. However, under the present regime, these safe carriers find themselves competing directly with motor carriers who undercut prices by taking chances on safety. We must make unsafe practices uneconomic. Safe carriers need the assurance and confidence that unsafe operators will be identified by regulators, be subject to swift and firm sanctions, and be removed from the industry if they are unable or unwilling to meet required standards of safe performance.

In order to achieve this, we need a more uniformly adopted and enforced National Safety Code, in particular with regard to standard 14, which addresses safety ratings. Currently, the National Safety Code has no force in law. It is a set of standards developed jointly by the provinces and the federal government in consultation with the industry. It must be enacted into law and regulations by governments before they can take effect.

From an industry standpoint, the major problem, in particular for thousands of carriers travelling interprovincially, is that the standards were never adopted federally. Accordingly, they are rarely applied consistently from one province to the next. Of course, this makes it more difficult than it should for motor carriers to comply with road safety regulations. It unnecessarily complicates the work of enforcement agencies.

The federal government needs to play a more forceful and powerful role in trucking safety. It has a national perspective on the economy contrary to the provinces, which quite naturally have their own jurisdictional interests to champion. Although aware of the broader national viewpoint, they must defend or adopt that which benefits their individual provincial industries, whether in competition with U.S. states or with other Canadian provinces.

continuent à séduire les clients, leur permettant de concurrencer de façon adéquate dans l'économie mondiale.

En dépit de l'augmentation du nombre de camions en circulation et de la quantité de marchandises transportées, les accidents de camion ont diminué plus rapidement que les accidents impliquant d'autres véhicules, baissant de 23 p. 100 entre 1989 et 1993. Les accidents de camion comptent pour 3,6 p. 100 de tous les accidents, alors que les camions comptent pour 9 p. 100 du kilométrage parcouru sur les routes. Même si le bilan global des camions s'est amélioré sur le plan de la sécurité, nous ne devons jamais relâcher nos efforts et il faut toujours viser à réduire encore le nombre des accidents.

Comment? Tout d'abord, il faut viser l'application stricte et uniforme des dispositions du Code national de sécurité pour les transporteurs routiers. Pour y arriver, il faut intégrer ce code aux règlements fédéraux. Deuxièmement, il nous faut de meilleures routes. Troisièmement, nous devons faire davantage en termes de communication et d'éducation et mettre davantage l'accent sur la formation.

La grande majorité des transporteurs routiers canadiens prend la sécurité au sérieux. Cependant, en vertu du régime qui a cours actuellement, ces transporteurs consciencieux sont confrontés à la concurrence directe d'autres transporteurs qui coupent les prix en prenant des risques en matière de sécurité. Il faut faire en sorte que de telles pratiques ne rapportent pas. Les transporteurs consciencieux ont besoin qu'on leur assure absolument que les violateurs seront identifiés par les autorités, qu'ils se verront rapidement imposer de sévères sanctions, et qu'ils seront expulsés du secteur s'ils ne peuvent ou ne veulent pas se plier aux exigences de sécurité.

Pour y arriver, il faut que le Code national de sécurité soit adopté et appliqué de façon plus uniforme, notamment pour ce qui est de la norme 14 qui concerne les cotes de sécurité. Actuellement, le Code national de sécurité n'a pas force de loi. Il s'agit d'une série de normes énoncées de concert par les provinces et le gouvernement fédéral en consultation avec l'industrie, que les gouvernements doivent promulguer dans le cadre de lois et de règlements avant qu'elles puissent entrer en vigueur.

Du point de vue de l'industrie, le grand problème, surtout pour les milliers de transporteurs aux itinéraires interprovinciaux, est que les normes n'ont jamais été adoptées à l'échelle fédérale. Par conséquent, elles sont rarement appliquées de façon cohérente d'une province à l'autre. Bien entendu, cela rend les choses beaucoup plus difficiles pour les transporteurs routiers qui souhaitent se conformer aux règlements de la sécurité routière et complique inutilement l'action des organes exécutifs.

Le gouvernement fédéral doit assumer un rôle plus actif et déterminant en ce qui a trait à la sécurité du camionnage. Il a une perspective nationale de l'économie contrairement aux provinces qui, naturellement, ont leurs propres intérêts à défendre en matière de juridiction. Même conscientes de la grande perspective nationale, elles doivent défendre ou adopter tout ce qui profite à leurs propres industries, que ce soit dans le cadre de la concurrence avec des États américains ou de la concurrence avec d'autres provinces canadiennes.

The industry, therefore, strongly supports the proposition that the National Safety Code be adopted as regulation under the Motor Vehicle Transport Act. At the present time the MVTA is undergoing review and, in the near future, will be revised to reflect the shift from a system of motor vehicle operating licences to a regime based purely on motor carrier safety performance. This safety performance will be measured by the degree to which carriers comply with the provisions of the National Safety Code.

With regard to the safety ratings standard, the Canadian Council of Motor Transport Administrators', or CCMTA, government-industry group has been working on its redevelopment since early 1994. As recently as October 1996, there were some significant differences in the methodology used by the jurisdictions to develop safety ratings, which threatened to create a situation in which carriers with identical safety compliance records but operating in different provinces might receive entirely different ratings. The provincial authorities were considering reciprocal recognition of ratings among the jurisdictions. However, this would, in effect, have sent a message to industry and to provincial regulators that inconsistent safety standards are acceptable. The CTA could not agree with this and therefore made it clear that it would endorse nothing less than fully harmonized safety rating methodologies.

The matter is now delayed until the end of September while jurisdictions are attempting to find a solution. I must say that there are some promising signs that the industry's insistence on harmonization of ratings has caused governments to rethink their earlier position. Once again, everybody knew what the solution was, or should have been, but in truly Canadian fashion political diversity was preventing uniform implementation. However, the industry stood firm.

The second pillar to support trucking safety is better roads. The 1989 National Highway Policy Study showed that almost 40 per cent of the national highway system was substandard. While representing only 3 per cent of the entire road system, the national highway system carries 80 per cent of the traffic. The study revealed that substandard roads are not only hard on equipment, they are deadly. Bringing the national highways up to code by widening lanes, adding medians and paving shoulders, could reduce by 160 the total number of Canadians killed annually on the roads and prevent 2,300 injuries also on a yearly basis. Yet the federal government and some provincial governments failed to reinvest adequately road-user levies into maintaining, repairing, rehabilitating and rebuilding substandard roads.

According to Statistics Canada and Natural Resources Canada, of the approximately \$5 billion collected by the federal government in fuel taxes in 1994-95, only 181 million, or barely 4 per cent, was budgeted for roads.

L'industrie appuie donc fortement la proposition voulant que le Code national de sécurité soit intégré à la Loi sur les transports routiers à titre de règlement. En ce moment, la LTVM est en train d'être révisée et elle doit très bientôt être amendée afin de refléter la transition d'un système de permis d'exploitation des véhicules automobiles à une série de critères fondés uniquement sur la performance sécuritaire d'un transporteur routier. Cette performance sera mesurée par le degré de conformité des transporteurs à l'égard des dispositions du Code national de sécurité pour les transporteurs routiers.

En ce qui concerne la norme relative aux cotes de sécurité, le groupe gouvernement-industrie du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé, ou CCATM, travaille à sa reformulation depuis le début de 1994. Pas plus tard qu'en octobre 1996, on a constaté de sérieuses différences dans la méthodologie utilisée par les diverses juridictions pour développer des cotes de sécurité et cela a failli créer une situation telle que des transporteurs ayant des dossiers de conformité identiques en matière de sécurité, mais opérant dans différentes provinces, risquaient d'obtenir des cotes totalement différentes. Les autorités provinciales avaient envisagé la réciprocité des cotes entre elles, mais cela risquait d'être compris par l'industrie et les organismes provinciaux de réglementation comme sanctionnant l'existence de normes de sécurité non uniformes. L'ACC ne pouvait pas donner son accord et elle a donc clairement déclaré que l'industrie ne donnerait son appui qu'à des méthodologies de cotes de sécurité totalement harmonisées.

La question est maintenant remise jusqu'à la fin de septembre pendant que les autorités tentent de trouver une solution. Je dois dire qu'il existe quelques signes prometteurs que l'insistance de l'industrie sur l'harmonisation des cotes a amené les gouvernements à revoir leur position antérieure. Encore une fois, tout le monde savait quelle était, ou aurait dû être la solution, mais la diversité politique typiquement canadienne empêchait une application uniforme. Toutefois, l'industrie a tenu bon.

Le deuxième pilier de la sécurité du camionnage est de meilleures routes. L'étude sur le réseau routier national de 1989 a démontré que près de 40 p. 100 du réseau routier national était inférieur à la norme. Bien que ne représentant que 3 p. 100 du réseau total des routes au Canada, le réseau national absorbe 80 p. 100 de la circulation. L'étude a révélé que des routes inférieures à la norme sont non seulement éprouvantes pour le matériel roulant, mais meurtrières. La réfection du réseau routier national pour qu'il se conforme au code (élargir les voies, ajouter des terre-pleins, paver les accotements) pourrait réduire de 160 le nombre de Canadiens qui se tuent sur les routes tous les ans et éviter 2 300 blessés. Pourtant, le gouvernement fédéral et certains gouvernements provinciaux ont omis de réinvestir les recettes obtenues des charges prélevées pour l'utilisation des routes pour assurer l'entretien, la réparation, la réfection ou la reconstruction des routes qui ne se conforment pas à la norme.

Selon Statistique Canada et Ressources naturelles Canada, sur les cinq milliards de dollars environ recueillis par le gouvernement fédéral en taxes sur les carburants en 1994-1995, seuls 181 millions, soit 4 p. 100, ont été affectés au budget des routes.

In 1995, at the annual premiers conference, the premiers discussed the national system. A report from the conference states, in part:

Premiers, with the exception of the Premier of Quebec, emphasized the responsibility of the federal government to ensure a strong and viable national transportation system, and noted the importance of an efficient transportation system throughout all of Canada; not only in promoting economic growth and development through enhanced competitiveness, but also as a unifying force. They urged the federal government to enter into negotiations with the provinces and territories with a view to implementing a coordinated national highway policy, as soon as possible, with appropriate levels of federal funding to be provided within existing fiscal frameworks.

The provincial and territorial governments came to an agreement to invest in the national highway system contingent upon matching funding from the federal level. Yet, in December 1994, the federal government indicated that it was not in a position to fund a national highway system.

Mr. Chairman, investment in a highway infrastructure is not a choice, it is an emergency. The social cost of our sub-level highway system is becoming unbearable and warrants immediate attention.

The third essential element to enhance trucking safety is education. It is not uncommon for commercial drivers to log 200,000 kilometres per year. Given this level of exposure, serious accidents are remarkably rare in the trucking industry. A good number of commercial drivers are honoured each year for accident-free driving, some with several million kilometres and many years of experience. This reflects good training and skills upgrading and a healthy respect and responsible attitude toward their impact on other road users.

Most commercial drivers are keenly aware of the awesome responsibility that comes with manoeuvring a heavy vehicle through traffic with pedestrians, bicyclists, cars and light vehicles. Safe carriers take a serious approach to training and upgrading the skills of their drivers and other personnel. After all, commercial drivers work the large majority of their time unsupervised, yet the carrier is entrusting to them hundreds of thousands of dollars in equipment and goods.

Proper training is paramount to safeguarding the equipment, the load and customers' repeat business, let alone protecting lives. Many carriers only accept drivers trained by schools accredited by the Canadian Trucking Human Resources Council, while others handle training in-house. The council was created under Human Resources Development Canada's central council's program. We feel that commercial driver training is being addressed adequately and continues to improve through the efforts of the CTA, provincial associations, responsible carriers and the CTHRC.

En 1995, les premiers ministres provinciaux se sont rencontrés pour discuter du réseau routier national. Voici ce que disait entre autres un rapport émis à l'issue de la conférence:

Les premiers ministres provinciaux, à l'exception du premier ministre du Québec, ont souligné la responsabilité du gouvernement fédéral à l'égard d'un réseau national des transports, fort et viable, et ils ont rappelé l'importance d'un réseau de transport efficace d'un bout à l'autre du Canada non seulement pour promouvoir la croissance économique et le développement en encourageant la concurrence, mais aussi pour unir le pays. Ils ont instamment prié le gouvernement fédéral d'entamer des négociations avec les provinces et territoires dans le but de mettre en oeuvre une politique routière nationale bien coordonnée, le plus tôt possible, tout en prévoyant des crédits fédéraux adéquats dans le cadre des dispositions fiscales existantes.

Les gouvernements provinciaux et territoriaux ont conclu un accord pour investir dans le réseau routier national, à condition d'obtenir les crédits équivalents du fédéral. Pourtant, en décembre 1994, le gouvernement fédéral a indiqué qu'il n'était pas en mesure de financer un réseau routier national.

Monsieur le président, investir dans une infrastructure routière n'est pas un choix, c'est une urgence. Le coût social de notre système routier inférieur à la norme devient insupportable et exige une attention immédiate.

Le troisième élément essentiel pour favoriser la sécurité du camionnage est l'éducation. Il n'est pas inusité pour des routiers professionnels de faire 200 000 kilomètres par an. Si l'on tient compte de l'intensité de cette activité, les accidents graves sont remarquablement rares dans l'industrie du camionnage. Un bon nombre de camionneurs sont honorés chaque année pour leur conduite sécuritaire dont certains ont plusieurs millions de kilomètres à leur actif et de nombreuses années de service. Cela reflète une formation solide, l'actualisation des compétences ainsi qu'un sain respect et une attitude responsable face à l'impact qu'ils ont sur les autres utilisateurs de la route.

La plupart des routiers sont extrêmement conscients de l'énorme responsabilité qu'implique la manoeuvre d'un poids lourd en pleine circulation vis-à-vis des piétons, cyclistes, automobilistes et véhicules légers. Les transporteurs consciencieux sont sérieux dans leur approche à l'égard de la formation et du perfectionnement des compétences de leurs routiers et de leurs autres employés. Après tout, les camionneurs professionnels travaillent essentiellement sans supervision alors que le transporteur leur confie pour des centaines de milliers de dollars d'équipements et de marchandises.

Une formation adéquate est absolument essentielle pour la préservation du matériel, des marchandises et de la fidélité du client, sans parler de la protection de la vie humaine. De nombreux transporteurs n'acceptent que des chauffeurs formés par des écoles accréditées par le Conseil canadien des ressources humaines en camionnage alors que d'autres ont leurs propres programmes internes de formation. Le conseil a été créé dans le cadre du programme de conseil central de Développement des ressources humaines Canada. Nous estimons que, grâce aux

On the other hand, the average road user is often intimidated by large trucks and does not understand the dynamics associated with them. When a truck driver leaves a healthy distance between his truck and the vehicle ahead, other vehicles cut in, ignorant of the fact that a truck takes more car lengths to stop than they do. Others tailgate, not aware that they are hiding in the truck's blind spot. Many organizations, including the Ontario Trucking Association, the Canadian Automobile Association and the U.S. Federal Highway Administration, have developed programs and information materials such as *Sharing the Road* and *Don't Drive in the No-Zone*. The principles of sharing the road with trucks should be integrated into all driver training programs and driver's licence testing.

Other elements are also important to recognize and incorporate into regulations and practices which apply to road safety. In August 1996, representatives of the Canadian Trucking Association and our provincial association partners developed a set of principles which we believe must guide the development, implementation and enforcement of road safety regulation into the 21st century.

The optimal regulatory system for truck safety must result in a reduction of accidents; be cost-effective for both industry and governments; penalize unsafe carriers and provide appropriate incentives to safe carriers; apply equally to all trucks and all types of trucking operations; recognize that trucks share the road with all other vehicles; be re-assessed periodically to ensure continued validity; be comprehensive, that is, take into account all applicable safety factors; be able to empirically identify safe versus unsafe drivers, vehicles and carriers; not create competitive imbalances to the detriment of safe carriers; require that inter-jurisdictional differences be eliminated, unless it can be demonstrated that these are justified on the basis of safety; be based on a new way of thinking about safety results rather than just activities; send appropriate market signals to encourage investment in safe operations; maximize the efficiency of enforcement activity; and recognize the ability of safe carriers to self-regulate.

We propose that these guiding principles be securely established in a national truck safety vision. The current lack of consistency among the provinces in the application of National Safety Code standards points to the need for a more prominent

efforts de l'ACC, des associations provinciales, des transporteurs consciencieux et du CCRHC, la formation du camionneur professionnel est adéquate et qu'elle continue de s'améliorer.

Par ailleurs, l'utilisateur type de la route est souvent intimidé par les gros camions et ne se rend pas compte de la dynamique qu'implique la conduite de poids lourds. Lorsque le camionneur conduit à une distance respectable du véhicule qui le précède, d'autres automobilistes se glissent automatiquement sur la même voie, ignorant complètement le fait qu'un camion a besoin de plusieurs longueurs de voiture de plus qu'eux pour s'arrêter. Des automobilistes se glissent souvent derrière un camion, sans être conscients qu'il s'agit là d'un angle mort pour le camionneur. De nombreuses organisations, y compris l'Ontario Trucking Association, l'Association canadienne des automobilistes et l'Administration fédérale des routes aux États-Unis ont élaboré des programmes et des documents d'information comme *Sharing the Road* et *Don't Drive in the No-Zone*. Les principes de la conduite sur les mêmes routes que les camions doivent être intégrés dans tous les programmes des écoles de conduite et dans les examens de passage du permis de conduire.

Il est également important de tenir compte et d'incorporer d'autres éléments dans les règlements et pratiques applicables à la sécurité routière. En août 1996, des représentants de l'Association canadienne du camionnage et nos partenaires des associations provinciales ont énoncé une série de principes qui, nous le croyons, devraient orienter l'élaboration, la mise en oeuvre et l'application des règlements de la sécurité routière au cours du XXI^e siècle.

Le système de réglementation optimale pour la sécurité des camions doit aboutir à une réduction du nombre des accidents; être rentable pour l'industrie aussi bien que pour les gouvernements; pénaliser les transporteurs négligents et offrir des incitations appropriées aux transporteurs consciencieux; s'appliquer uniformément à tous les camions et à tous les types d'entreprises de camionnage; tenir compte du fait que les camions partagent la route avec d'autres véhicules; être réévalué périodiquement pour s'assurer qu'il continue d'être valide; être de portée globale, c'est-à-dire tenir compte de tous les facteurs de sécurité pertinents; être en mesure de comparer de façon empirique les conducteurs et transporteurs scrupuleux et les autres, ainsi que les véhicules qui se conforment à la norme et ceux qui sont en violation; s'abstenir de créer des déséquilibres concurrentiels qui seraient au détriment des transporteurs consciencieux; exiger l'élimination des différences entre les juridictions, à moins que l'on puisse prouver que celles-ci sont justifiées pour des motifs de sécurité; se fonder sur un nouveau mode de réflexion axé sur les résultats au plan de la sécurité, et pas seulement sur les activités; envoyer des signaux adéquats sur le marché afin d'encourager l'investissement dans les exploitations sécuritaires; maximiser l'efficacité des mesures d'exécution et reconnaître l'aptitude des transporteurs consciencieux à s'autoréglementer.

Nous proposons que ces principes directeurs soient solidement ancrés dans une vision nationale de la sécurité du camionnage. L'incohérence qui règne actuellement d'une province à l'autre dans l'application des normes du Code national de sécurité met en

and direct role for the federal government. Although Transport Canada has jurisdiction over extra-provincial trucking under the MVTA, efforts to establish nationally harmonized safety standards have long been stymied in the absence of federal will to exercise its jurisdiction over extra-provincial trucking and to ensure enforcement of the rules.

The federal government does not want to regulate to avoid the cost of enforcement in political backlash. Instead, it chooses to delegate the administration of the jurisdiction to the provinces but does not provide the necessary dollars to ensure enforcement. Accordingly, politics take priority over safety.

To address this dilemma, the CTA supports the establishment of a federal highway safety trust fund, constituted with federal tax revenues from motor fuels. This fund could be used for two purposes. The first purpose would meet the federal responsibility for infrastructure improvement and development, while the second would ensure implementation and enforcement of the National Safety Code standards.

Should the federal government choose to continue working through the provinces, the disbursement of these funds to the provinces should be performance-based so that evidence of the national standards being implemented and enforced would have to be presented before the funds were disbursed. Models of this type exist in other federal jurisdictions, most notably the U.S. and Australia, and have been applied successfully.

In conclusion, the industry firmly believes that effective road safety regulation must provide appropriate incentives for safe carriers and swift, sure sanctions for those carriers which refuse to operate safely. There is no doubt that unsafe carriers are in the minority; however, their performance undermines the reputation of the entire industry. They must therefore be removed from the road, something which can only occur if enforcement resources are appropriately focused and applied consistently across the country.

Safe carriers have made it clear that they are willing and able to self-regulate and to form compliance partnerships with regulatory agencies so that enforcement efforts may be concentrated on putting unsafe operators out of business permanently. The road map is clear. Will the government choose safety over politics?

The Chairman: Your comments and observations are forceful and direct. You do something much more useful, that is, you follow through with suggestions, remedies and cures.

Do either of the other two witnesses wish to add anything to the opening comments?

Mr. Graham Cooper, Director, Government Affairs and Acting General Manager, Canadian Trucking Association: Mr. Chairman, we would be happy to answer any questions

lumière la nécessité pour le gouvernement fédéral d'assumer un rôle plus éminent et plus direct. Bien que Transports Canada ait la juridiction sur le camionnage extra-provincial en vertu de la LTVM, l'absence d'une volonté du fédéral d'exercer sa compétence dans ce domaine et d'assurer l'application des règles a découragé les tentatives destinées à créer des normes de sécurité harmonisées sur le plan national.

Le gouvernement fédéral ne veut pas réglementer pour éviter le coût politique qu'entraînerait l'application de normes. Plutôt, il choisit de déléguer l'administration de la juridiction aux provinces, mais ne fournit pas les dollars nécessaires pour en assurer l'application. En conséquence, la politique prend le pas sur la sécurité.

Pour trancher ce dilemme, l'ACC appuie la création d'un fonds fiduciaire du gouvernement fédéral pour la sécurité routière dans lequel seraient versées les recettes des taxes fédérales sur les carburants. Ce fonds pourrait être utilisé à deux fins. D'abord, pour permettre à Ottawa d'assumer ses responsabilités en matière d'amélioration et de développement des infrastructures; et ensuite, pour assurer l'application et le respect des normes du Code national de sécurité.

Si le gouvernement fédéral devait décider de continuer à déléguer ses responsabilités aux provinces, ses paiements aux provinces devraient être conditionnels à leur performance de sorte qu'elles soient tenues de démontrer que les normes nationales sont effectivement appliquées de façon stricte avant de pouvoir toucher ces fonds. Il existe des modèles de ce type dans d'autres pays, notamment aux États-Unis et en Australie, où ils sont appliqués avec succès.

En conclusion, l'industrie croit fermement qu'une bonne réglementation de la sécurité routière doit prévoir des incitatifs adéquats pour encourager les transporteurs soucieux de la sécurité, et des sanctions rapides et inévitables contre ceux qui refusent de respecter les normes de sécurité. Il n'y a pas de doute que ces derniers sont une minorité, mais leur performance mine la réputation de l'ensemble du secteur. Ils doivent par conséquent être chassés de la route, et cela ne pourra se faire que si l'on applique les ressources de façon ciblée et cohérente d'un bout à l'autre du pays.

Les transporteurs respectueux de la sécurité ont clairement annoncé qu'ils voulaient et qu'ils pouvaient s'autoréglementer et former des partenariats de conformité avec les organismes de réglementation de façon à ce que les efforts de stricte application des normes puissent se concentrer sur l'élimination commerciale et définitive des transporteurs peu scrupuleux. La route est toute tracée. Le gouvernement choisira-t-il la sécurité plutôt que la politique?

Le président: Vos observations et commentaires sont vigoureux et directs. Vous faites quelque chose de beaucoup plus utile en ce sens que vous proposez des suggestions et des remèdes.

L'un ou l'autre des deux autres témoins désirent-ils ajouter quelque chose?

M. Graham Cooper, directeur, Affaires gouvernementales et directeur général par intérim, Association canadienne du camionnage: Monsieur le président, nous serons heureux de

committee members may have, but at this point in time that is our formal presentation.

Senator Bacon: Mr. Bélanger, many witnesses have talked to us about putting the National Safety Code into place. Who does not want it? Where is the resistance?

Mr. Bélanger: The resistance comes from Transport Canada or the provinces. I understand that the discussions between Transport Canada and the provincial departments of transport on that basis are somewhat difficult because, since 1954, the provinces have enjoyed a delegation of the management of the federal jurisdiction in extra-provincial transportation. They do not want to give that up. Since 1954, there have been incredible discrepancies from one end of the country to the other. The fact is that it is still easier to take a load from Montreal to Mexico than it is to take one from Montreal to Vancouver. That should not be the case. The only way to overcome that situation is to have matters regulated at the federal level.

We have done away with the licences and the issuance of licences which needed the sanction of special tribunals. We are now concentrating on safety, which is a critical issue. The industry believes that the federal government should, at this point, come in with standards that are already developed by way of federal-provincial agreement. These standards should be incorporated in federal rules or regulation so that they would apply to all extra-provincial carriers. Extra-provincial carriers today represent the vast majority of carriers in Canada.

Senator Bacon: Could you talk to us about driver fatigue?

[Translation]

Would you prefer that I put my questions to you in French or in English?

Mr. Bélanger: As you wish.

Senator Bacon: Then I will speak in French. Can you talk to us about the connection between driver fatigue and safety? Do you prefer working longer hours or perhaps putting in longer weeks, that is working beyond the seven-day cycle? Ontario's position as outlined in the 1997 Task Force is along these lines. Would safety be adversely affected if you worked longer hours?

Mr. Bélanger: What we are trying to do is to be vigilant and to manage fatigue appropriately. Studies conducted in the past 10 years or, more recently, the major study conducted in Canada and the United States, revealed all kinds of facts that we were more or less already aware of.

For example, the latter study showed that daily shift changes affect driver fatigue much more than the number of hours spent behind the wheel. In Canada, for example, drivers spend 15 hours on the road, followed by 8 hours of rest, for a total of 23, or nearly

répondre à toutes questions que pourraient nous poser les membres du comité, mais pour le moment, il s'agit là de notre présentation officielle.

Le sénateur Bacon: Monsieur Bélanger, de nombreux témoins nous ont parlé de mettre en place le Code national de sécurité. Qui s'y oppose? Qui oppose une résistance?

M. Bélanger: Elle vient de Transports Canada ou des provinces. Je crois comprendre que les pourparlers entre Transports Canada et les ministères provinciaux des Transports à ce sujet sont quelque peu difficiles parce que, depuis 1954, les provinces bénéficient d'une délégation de la gestion de la juridiction fédérale en matière de transport extra-provincial. Elles ne veulent pas y renoncer. Depuis 1954, il existe des différences incroyables d'un bout à l'autre du pays. Le fait est qu'il est beaucoup plus facile de transporter des marchandises de Montréal à Mexico que de Montréal à Vancouver. Ce ne devrait pas être le cas. La seule façon de surmonter ce problème est de réglementer ces questions au niveau fédéral.

Nous nous sommes débarrassés des permis et de la délivrance de permis qui exigeaient la sanction de tribunaux spéciaux. Nous nous concentrons maintenant sur la sécurité, qui est un problème crucial. L'industrie estime que le gouvernement fédéral devrait, à ce moment-ci, proposer des normes qui sont déjà élaborées par voie d'entente fédérale-provinciale. Ces normes devraient être incorporées dans les règles ou règlements fédéraux de façon à s'appliquer à tous les transporteurs extraprovinciaux. Ceux-ci représentent maintenant la grande majorité des transporteurs au Canada.

Le sénateur Bacon: Pouvez-vous nous parler de la fatigue des conducteurs?

[Français]

Préférez-vous que je vous interroge en français ou en anglais?

M. Bélanger: L'un ou l'autre, je n'ai pas de problème.

Le sénateur Bacon: Alors je vais le faire en français. Pouvez-vous nous parler de la fatigue des conducteurs par rapport à la sécurité? Préférez-vous des heures plus longues de travail ou la possibilité de travailler des semaines plus longues qui dépasseraient peut-être le cycle de sept jours? C'est la position de l'Ontario telle qu'on la retrouve dans un document de l'Ontario 1997 Task Force. Est-ce que cela aurait un impact négatif sur la sécurité si vous ajoutiez des heures de travail à celles que vous avez déjà?

M. Bélanger: Ce que l'on essaye de faire dans ce domaine, c'est une gestion appropriée de la vigilance et de la fatigue. Les études faites dans les 10 dernières années ou plus récemment, dont l'étude monstre faite au Canada et aux États-Unis, révèlent toutes sortes de choses que l'on connaissait plus ou moins.

Par exemple, cette étude révèle que le changement de quart de travail d'une journée à l'autre a un plus grand impact sur la fatigue que le nombre d'heures que l'on conduit. À cause de cela, par exemple, au Canada, nous avons 15 heures de travail,

24 hours. Therefore, shifts are fairly similar from one day to the next.

This arrangement is in fact much better than the American system of 10 hours on the road, followed by 8 hours of rest, because the shift is moved forward 6 hours each time. On day one, a driver may start working at 8 a.m., drive for 10 hours and then rest for 8 hours. His next shift will begin at 3 o'clock in the morning. He then drives for 10 hours, rests for 8 and begins his next shift in the middle of the afternoon. Drivers' systems are thrown all out of kilter.

These facts were revealed to us in the study and we are trying today to gain a better understanding of this situation. We want to see a change in the way hours are tabulated. Under the current system, we encounter situations like the one I am going to describe to you where a driver returns to work one morning after four days off.

During the previous 14 days, that driver may have spent X number of hours behind the wheel in total, but these days are not all tabulated at once. When he shows up for work on day 15, the first 13 days count, as well as the current day. Over the course of 14 days, he cannot put in more than X number of hours. Upon returning from a four-day break, he may only put in two hours on day 15. We are saying that the rules no longer work, that they should be changed and that more consideration should be given to monitoring driver fatigue instead of abiding by strict regulations which state that a driver can spend only so many hours behind the wheel before stopping for X number of hours.

Of course, we do not think that everyone will be able to manage this correctly. We will need directives, but we will also need to allow a certain amount of latitude in some cases.

To answer your question, we are not suggesting that the number of hours allowed behind the wheel be increased. We are proposing a better system, one which will allow us to manage fatigue. I can give you one other example that is quite easy to understand. Montreal-Toronto is a 13-hour round trip. This is precisely the number of consecutive hours that a driver is allowed to put in within a 24-hour period in Canada. I am talking about a Montreal-Toronto round trip. Suppose that the driver gets tired by the time he reaches Cornwall. If he stops to rest, he will go over the 13 hours and will not be able to make it back within the allotted time. He will have to leave his vehicle on the side of the road and his employer may not be thrilled. He will have nowhere to go because he will have to wait eight hours on the side of the road before continuing. In cases like this, drivers struggle to stay awake and to continue on. That is what we want to change. We want to be able to tell the driver that is getting tired that he can pull over, get some rest and then continue on his way.

Senator Bacon: You want to do away with the restrictions on the number of consecutive hours allowed behind the wheel?

Mr. Bélanger: There have to be limits, but there has to be some flexibility as well. Right now, we are caught between a rock and a hard place. Neither the employer nor the employee can do anything about it.

13 heures de conduite par jour, et huit heures de repos. Quinze et huit, cela nous donne 23 heures, presque 24. Le quart de travail ne change donc pas beaucoup d'une journée à l'autre.

C'est en fait beaucoup mieux que le système américain de dix heures de travail et huit heures de repos parce que le quart de travail est décalé de six heures à chaque fois. Le premier jour, vous commencez à travailler à huit heures le matin; vous faites vos 10 heures de travail, vous prenez huit heures de repos et votre prochain quart de travail commence à trois heures dans la nuit. Vous faites vos dix heures et vos huit heures, et votre quart de travail suivant est dans le milieu de l'après-midi. Votre système est déséquilibré.

L'étude nous révèle ce fait et c'est ce que l'on essaye de mieux comprendre aujourd'hui. Plutôt que de mettre des heures comme cela, tellement qu'en vertu du régime actuel, quelqu'un revient au travail un bon matin après quatre jours de congé. D'accord?

Dans les 14 jours antérieurs, le chauffeur aurait pu conduire un total de X heures, mais les jours ne s'effacent pas tout d'un coup. Le quinzième jour, il arrive au travail, les 13 premiers jours comptent; la journée nouvelle s'ajoute, pour faire un total de 14, et dans 14 jours, il ne peut pas conduire plus de tant d'heures. Il peut donc revenir de quatre jours de congé et conduire deux heures cette journée-là. Nous disons que le règlement ne fonctionne pas. Nous disons ceci: changeons le règlement pour que l'on puisse le voir d'un point de vue de gestion de la vigilance et de la fatigue au lieu d'avoir des règles strictes qui disent que l'on doit conduire tant d'heures et que l'on arrête tant d'heures, et cetera.

Il est certain que l'on ne croit pas que tout le monde puisse faire cela correctement. Il va donc falloir garder des directives, mais donner dans certains cas certaines libertés.

Pour répondre à votre question, nous ne proposons pas l'augmentation des heures de travail; nous proposons un meilleur système, un système qui va nous permettre de gérer la fatigue. Je vais vous donner un autre exemple facile à comprendre. Le voyage Montréal-Toronto-Montréal représente 13 heures de conduite en camion; exactement ce qu'un chauffeur a le droit de faire dans 24 heures au Canada en nombre d'heures consécutives. Le chauffeur est parti de Montréal, il est allé à Toronto et il revient. Rendu à Cornwall, il s'endort. S'il arrête pour se reposer, il va dépasser 13 heures. Il ne pourra pas se rendre. Il va être obligé de laisser son camion sur le bord de la route. Son employeur ne sera pas très heureux, et il n'aura pas de place où aller parce qu'il va falloir qu'il attende huit heures sur le bord de la route pour pouvoir continuer. Alors il s'efforce pour rester éveillé et de continuer. C'est ce que l'on veut changer. Si le chauffeur s'endort, on veut pouvoir lui dire: «Tu t'endors? Prends le temps de te reposer et tu continueras après».

Le sénateur Bacon: Pas de limite d'heures?

M. Bélanger: Il faut qu'il y ait des limites, mais elles doivent être flexibles. Nous sommes pris dans un carcan; ni l'employeur, ni l'employé ne peuvent rien y faire.

Senator Bacon: You think there is not enough flexibility?

Mr. Bélanger: There is no flexibility at all.

Senator Bacon: Many witnesses have told us that the number of independent truckers is growing. Can you give us some idea of how many independents are out there today compared to regular truckers? Do you have any suggestions for improving the situation? We were often told that there were problems with the independent truckers. How can we improve that situation?

Mr. Bélanger: First of all, a large proportion of independent truckers work full-time under contract for a firm. They are subject to the same controls and supervision as regular employees.

Senator Bacon: And the same rules apply to them?

Mr. Bélanger: Yes. While it is true that there are more independents, this is not necessarily a problem. Furthermore, when it comes to the real independents, the rules have to be enforced. There are many safety regulations in place, but they are not enforced. As long as this continues to be the case, people will cut corners.

Senator Bacon: Can anyone force the truckers to comply with the regulations?

Mr. Bélanger: Right now, the provinces are responsible for enforcing safety legislation. These laws must be enforced, although no one has any money to do so. Drivers are let off the hook.

Senator Bacon: Do you feel that a national code would force the provinces to enforce the rules more stringently?

Mr. Bélanger: A national code would put all interprovincial firms on an equal footing, whether or not they use independents or drivers under contract. Everyone would be on an equal footing and the same rules would apply across the board. The problem we had until now — and it appears on its way to being resolved — is that everything could be fine in your home province, while you could be pulled over in another province because different rules apply. Different provinces have different rules. This is what we have to work on, namely adopting similar system across the country.

Before I continue, I have a comment concerning your previous question. A great deal of emphasis is placed on driver fatigue and the number of hours spent behind the wheel.

Senator Roberge: Much has been said about these issues.

Mr. Bélanger: They are the focus of much discussion. However, there is one thing that we consistently neglect to mention, and that is that drivers who spend long hours or even several days in a row on the road are in the minority in the trucking industry. The vast majority of truck drivers start work at 7 in the morning and finish at 3 in the afternoon. They either work 9 to 5, 8 to 4 or 7 to 3. This schedule applies to the vast majority of truckers. All of the truckers who work for companies like Reimer and Cabano that haul irregular loads are home every

Le sénateur Bacon: Vous trouvez qu'il n'y a pas suffisamment de flexibilité?

M. Bélanger: Il n'y a pas de flexibilité.

Le sénateur Bacon: Il y a aussi beaucoup de témoins qui nous ont dit qu'il y a de plus en plus de camionneurs indépendants. Je ne sais pas si vous pouvez nous donner aujourd'hui leur proportion par rapport aux autres? Qu'est-ce que vous pourriez suggérer pour essayer d'améliorer la situation? On nous dit souvent que l'on a des problèmes avec les camionneurs indépendants. Comment peut-on améliorer la situation?

M. Bélanger: Tout d'abord, il y a une grande partie des indépendants qui travaille à contrat et à plein temps pour une entreprise. Ils sont traités et supervisés de la même façon que les employés réguliers.

Le sénateur Bacon: Les règles sont les mêmes?

M. Bélanger: Les règles sont les mêmes. Même si c'est vrai qu'il y a plus de chauffeurs indépendants, cela n'équivaut pas nécessairement à un problème. Deuxièmement, pour les vrais indépendants, il faut que l'on applique les règles. Les règles de sécurité existent, il y en a beaucoup, mais elles ne sont pas appliquées. Tant qu'elles ne sont pas appliquées, les gens coupent les coins.

Le sénateur Bacon: Quelqu'un qui peut-il forcer la mise en application?

M. Bélanger: La mise en application des lois est faite par les provinces. Il faudrait que les lois soient mises en application, mais personne n'a d'argent pour le faire. Alors, on laisse faire.

Le sénateur Bacon: Vous pensez qu'un code national forcerait les provinces à les appliquer davantage?

M. Bélanger: Un code national mettrait tous les transporteurs extra-provinciaux sur le même pied, qu'ils soient indépendants ou qu'ils travaillent pour des entreprises. Tout le monde serait sur le même pied. Les mêmes règles s'appliqueraient d'un bout à l'autre du pays. Le problème que l'on a ou que l'on avait jusqu'à présent — et il semble qu'il est en voie de se régler — c'est que vous pouviez être en sécurité dans votre province et être retiré de la route dans la province d'à côté parce que les règles sont différentes. Des choses sont acceptées dans une province et ne le sont pas dans une autre. C'est ce qu'il faut éviter. Il faut avoir un régime semblable d'un bout à l'autre.

Juste avant de continuer, je souhaite faire une remarque. On accorde beaucoup d'importance à la fatigue des chauffeurs et au nombre d'heures.

Le sénateur Roberge: On en parle beaucoup, oui.

M. Bélanger: On en discute beaucoup. Il y a une chose que l'on oublie de mentionner tout le temps: les chauffeurs sujets à de longues heures ou à plusieurs jours de suite en voyage sont une petite proportion de l'industrie. La très grande majorité des chauffeurs de camions vont travailler à sept heures du matin et ils reviennent chez eux à trois heures de l'après-midi ou ils travaillent de neuf heures à cinq heures, de huit à quatre ou de sept à trois. La grande majorité des chauffeurs suivent cet horaire. Tous les chauffeurs que l'on appelle des transporteurs de lots brisés,

evening. They drive short-haul routes and are back home each night.

These drivers may be tired at some point, not because of their work, but rather because of what they did the night before. Their activities are difficult to control. However, we are most concerned about a small percentage of truckers, that is the long-haul truckers. A driver who leaves Montreal to deliver a load in Los Angeles will be on the road several days. His hours of work and hours of rest will vary, as will the start of his shifts. On these long international routes, once the driver crosses the border, the American system which is based on 10-hour shifts applies.

Senator Bacon: Thank you.

[English]

Mr. Cooper: Senator, I would like to add one point about the hours of service to which Mr. Bélanger has already referred. You are probably aware that there is a process of regulatory review taking place in Canada and the U.S. at the present time. In the U.S., that process will take somewhat longer than it will in Canada because. As you are probably aware, the current hours of service regulations in both Canada and the U.S. are approximately 60 years old. There is broad consensus among both industry and government that they do not work. They may give some people some comfort; but in terms of attacking the underlying risk factors, they do not get the job done.

We are an associate member of the Canadian Council of Motor Transport Administrators and an integral part of this process. The Canadian government, as well as the Federal Highway Administration in the U.S., are collaborating on doing a couple of things, not the least of which is to try to bring those regulations in both countries as close together as possible. In the U.S., there is a 10-hour maximum driving time as opposed to 13 hours here. Notwithstanding that, the recent report has indicated that the time spent driving is not as important a factor as some others. Therefore, it will be difficult in the U.S. to bring up their limit.

The key point to make in terms of the hours of service regulation and the way to address the fatigue question is that in both countries there is recognition that the regulations need to be based on more science than was the case when they were first written in the 1930s. It is arguable that in the 1930s they were not based on any science. More likely, they were based on the distances between major centres, such as the distances between St. Louis and Kansas City, and Montreal and Toronto, et cetera.

Mr. Bélanger: In the 1930s there was not that much long distance trucking going on.

Senator Roberge: I must tell you that I would find it extremely hard to drive 8 hours or 10 hours straight without being fatigued.

Overall, I think you are preaching to converts. We concur with many of the points that you mention in your brief. In fact, about education, you state:

Reimer, Cabano, ce genre d'entreprises, sont chez eux tous les soirs. Ils font des routes courtes qui leur permettent d'être de retour dans la journée même et ils sont chez eux le soir.

C'est ce dont on se préoccupe lorsqu'on parle de la fatigue. Les conducteurs peuvent être fatigués à un moment donné, mais ce n'est pas à cause de leur travail; c'est à cause de ce qu'ils ont fait la nuit d'avant, et encore là, c'est difficile à contrôler. Mais ceux pour qui on se sent plus préoccupé, c'est une petite proportion, ce sont des gens qui font de longues distances. Quelqu'un qui part de Montréal et va livrer à Los Angeles sera plusieurs jours en route. Le jeu des heures de travail et de repos s'applique. Évidemment, sur ces longs trajets internationaux, dès qu'on est de l'autre côté de la frontière, c'est le système américain des 10 heures qui s'applique.

Le sénateur Bacon: Merci.

[Traduction]

M. Cooper: Sénateur, j'aimerais ajouter quelque chose au sujet des heures de travail dont a parlé M. Bélanger. Vous savez probablement qu'actuellement, au Canada et aux États-Unis, on est en train de revoir la réglementation. Aux États-Unis, cela prendra plus de temps qu'au Canada. Comme vous le savez sans doute, les règlements actuels visant les heures de travail tant au Canada qu'aux États-Unis sont vieux d'environ 60 ans. L'industrie comme le gouvernement s'entendent pour dire qu'ils ne fonctionnent pas. Ils peuvent peut-être rassurer certaines gens, mais pour ce qui est de s'attaquer aux facteurs de risque sous-jacents, ils sont inopérants.

Nous sommes un membre associé du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé et nous faisons partie intégrante de ce processus. Le gouvernement du Canada et l'Administration fédérale des routes aux États-Unis collaborent à certains égards et tentent notamment d'harmoniser les règlements dans les deux pays. Aux États-Unis, on peut conduire un maximum de 10 heures par opposition à 13 heures ici. Abstraction faite de cela, le récent rapport a indiqué que le temps passé à conduire n'est pas un facteur aussi important que certains autres. Il sera donc difficile aux États-Unis de relever leur limite.

Ce qu'il faut retenir pour ce qui est des règlements relatifs aux heures de travail et de la question de la fatigue, c'est que dans les deux pays on reconnaît que les règlements doivent être davantage basés sur des données scientifiques que ce ne fut le cas quand ils ont été rédigés pour la première fois dans les années 30. On peut soutenir qu'à cette époque-là, on s'est probablement davantage basé sur les distances entre les grands centres, comme les distances entre St. Louis et Kansas City, Montréal et Toronto, et cetera.

M. Bélanger: Dans les années 30, les parcours n'étaient pas aussi longs qu'aujourd'hui.

Le sénateur Roberge: Je dois vous dire que je trouverais extrêmement difficile de conduire huit ou dix heures d'affilée sans devenir fatigué.

Dans l'ensemble, je pense que vous prêchez à des convertis. Nous sommes d'accord avec bien des points que vous mentionnez dans votre mémoire. En fait, concernant l'éducation, vous dites:

Many carriers only accept drivers trained by schools accredited by the Canadian Trucking Human Resources Council\$

That is a part of your organization.

Mr. Bélanger: Indirectly it is part of our organization because it is a central council created under Human Resources Canada. It involves the various stakeholders in the industry, including the unions, the teamsters, the CAW, the independents, the private carriers, and ourselves.

Senator Roberge: I was thinking that, perhaps, prior to waiting for the government to do something the Canadian Trucking Association, with the agreement of your members, should advertise to your suppliers to utilize only the trucking companies which have come through this educational or training system.

Mr. Bélanger: We have many customers who will demand from their carriers that they be ISO certified, that they have a total quality program, that they have this and that. They always accept submissions from those who do not meet the qualifications. It is the best price that wins. Regardless of what you have or do not have, we try to work with them, but price talks all the time.

Senator Roberge: Something has to start somewhere. Perhaps you people are the ones to start the process by convincing your suppliers that it is more economic for them in the long run to ensure that they use someone who is properly trained.

Mr. Bélanger: We are trying to do that. In that regard, we are working with insurance companies, governments, suppliers and with as many interveners as possible to try to foster training. In many ways, we have developed the training material, et cetera. It is gradually catching on. However, compared with Europe or Japan, we in America, whether it is Canada or the U.S., are not accustomed to spending much of our money on training. Our industry is no different from the others.

Senator Roberge: Today, training is becoming the backbone of good corporations.

Mr. Bélanger: It is starting; but we are far from the 40 per cent that Japan does.

The Chairman: The Alberta Safety Council very much supports mandatory training before the issuance of a licence. I suppose they do so for a variety of reasons, not the least of which is control. Does the national association share that view?

Mr. Bélanger: Yes.

The Chairman: I am referring to mandatory training as a condition for licensing.

Mr. Bélanger: For drivers, yes, absolutely.

Senator Roberge: Would you accept a recommendation like that?

De nombreux transporteurs n'acceptent que des chauffeurs formés par des écoles accréditées par le Conseil canadien des ressources humaines en camionnage [...]

Ce conseil fait partie de votre organisation.

M. Bélanger: Indirectement, parce qu'il s'agit d'un conseil central créé dans le cadre d'un programme de Ressources humaines Canada. Les divers intervenants de l'industrie, y compris les syndicats, les routiers, les TCA, les camionneurs artisans, les transporteurs privés et nous-mêmes en faisons partie.

Le sénateur Roberge: Je pensais que plutôt que d'attendre que le gouvernement fasse quelque chose, l'Association canadienne du camionnage, avec l'accord de ses membres, pourrait peut-être conseiller à ses fournisseurs de ne recourir qu'aux entreprises de camionnage qui sont passées par ce système de formation et d'éducation.

M. Bélanger: Bien des clients exigent de leurs transporteurs qu'ils aient la certification ISO, qu'ils appliquent un programme de qualité totale, qu'ils aient ceci et cela. Ils accepteront toujours les soumissions de ceux qui ne respectent pas les critères. C'est le meilleur prix qui l'emporte. Qu'importe ce que vous avez ou n'avez pas, nous essayons de travailler avec eux, mais c'est le prix qui gagne à tout coup.

Le sénateur Roberge: Il faut commencer quelque part. Vous êtes peut-être les personnes tout indiquées pour lancer le mouvement en convainquant vos fournisseurs qu'il est plus économique pour eux à long terme de s'assurer qu'ils ont recours à quelqu'un qui a reçu une formation appropriée.

M. Bélanger: Nous essayons de le faire. À cet égard, nous travaillons avec les compagnies d'assurance, les gouvernements, les fournisseurs et avec autant d'intervenants que possible pour essayer de promouvoir la formation. Sous bien des aspects, nous avons mis au point le matériel de formation, et cetera. Il gagne graduellement en popularité. Cependant, comparativement à l'Europe ou au Japon, nous, en Amérique, que ce soit au Canada ou aux États-Unis, ne sommes pas habitués à dépenser autant d'argent pour la formation. Notre industrie n'est pas différente des autres.

Le sénateur Roberge: La formation est en train de devenir le pivot des bonnes entreprises.

M. Bélanger: Cela commence; mais nous sommes loin des 40 p. 100 qu'y consacre le Japon.

Le président: Le Conseil de sécurité de l'Alberta préconise fortement que la formation soit obligatoire avant la délivrance d'un permis. Je suppose qu'ils le font pour diverses raisons, dont le contrôle n'est pas la moindre. L'association nationale partage-t-elle cet avis?

M. Bélanger: Oui.

Le président: Je veux dire une formation obligatoire comme condition d'émission d'un permis.

M. Bélanger: Pour les chauffeurs, oui, absolument.

Le sénateur Roberge: Accepteriez-vous une recommandation de ce genre?

Mr. Bélanger: Absolutely. We have developed the best training material in America. The Americans envy what we have right now. We are trying to make training with that material, or equivalent material, mandatory. The day that the provinces decide to do that we will have gone a long way.

Senator Roberge: You want consistency in safety regulations across the country. Yet, on the other hand, you wish to have independent provincial rights as far as truck weighing facilities; is that right?

Mr. Bélanger: They are presently under provincial jurisdiction.

Senator Roberge: What would you recommend on that basis? Would you recommend that, for example, the federal government include in its recommendation something along the line of it being standardized?

Mr. Bélanger: We are working on standardization now. I am hesitating because I wonder if the federal government would have the jurisdiction to do that.

Senator Roberge: I am not talking about jurisdiction but about making a recommendation.

Mr. Bélanger: Are you referring to a recommendation that the weight laws be harmonized?

Senator Roberge: Yes.

Mr. Bélanger: We have been supporting such a measure for years.

The Chairman: The program now provides funding for significant roads. I am not a great believer in conditional grants of this nature at all; I think you either make them or not. Again, the conditional caveat might seem to be a useful one. If we are to give you \$5 million per kilometre per road to bring them up to national standards, then perhaps you should adhere to a national formula. If you do not want to do it, then do not take the money.

Mr. Bélanger: It has worked in the U.S. for many years.

The Chairman: We have heard that.

Mr. Cooper: Mr. Chairman, as you are probably aware, there is currently an agreement between the federal government and the provinces to assist in the implementation of the National Safety Code. To some extent it is performance based, inasmuch as the provinces are theoretically, at least, required to provide some evidence that they have done their job. One of the difficulties with that is that the amounts of money we are talking about are small. If my memory serves me, it is about \$20 million over five years. Certainly, when you get into the larger jurisdictions, such as Ontario, British Columbia, Quebec and so forth, that amount of money does not have much effect.

M. Bélanger: Tout à fait. Nous avons mis au point le meilleur matériel de formation en Amérique. Les Américains nous envient ce que nous avons maintenant. Nous essayons de rendre obligatoire une formation donnée avec ce matériel, ou du matériel équivalent. Le jour où les provinces décideront à le faire, nous aurons fait beaucoup de chemin.

Le sénateur Roberge: Vous voulez que les règlements en matière de sécurité soient appliqués de façon uniforme dans tout le pays. Pourtant, par ailleurs, vous désirez que les provinces conservent des droits indépendants pour ce qui est des installations de pesage des camions, n'est-ce pas?

M. Bélanger: Elles relèvent actuellement de la juridiction provinciale.

Le sénateur Roberge: Que recommanderiez-vous à cet égard? Recommanderiez-vous, par exemple, que le gouvernement fédéral inclue dans sa recommandation quelque chose équivalant à une normalisation?

M. Bélanger: Nous travaillons actuellement à une normalisation. J'hésite parce que je me demande si le gouvernement fédéral aurait compétence pour le faire.

Le sénateur Roberge: Je ne parle pas compétence, mais de faire une recommandation.

M. Bélanger: Voulez-vous dire une recommandation selon laquelle les lois sur le pesage seraient harmonisées?

Le sénateur Roberge: Oui.

M. Bélanger: Nous appuyons une telle mesure depuis des années.

Le président: Le programme fournit maintenant du financement pour des routes importantes. Je ne crois pas beaucoup en des versements conditionnels de cette nature; je pense qu'on bien vous les versez ou bien vous ne les versez pas. Encore une fois, l'aspect conditionnel pourrait sembler utile. Si l'on vous donne 5 millions de dollars du kilomètre par route pour les amener aux normes nationales, alors vous devriez peut-être respecter une formule nationale. Si vous ne voulez pas le faire, alors ne prenez pas l'argent.

M. Bélanger: Cela a marché aux États-Unis pendant des années.

Le président: C'est ce qu'on nous a dit.

M. Cooper: Monsieur le président, comme vous le savez probablement, le gouvernement fédéral et les provinces collaborent actuellement aux termes d'une entente à l'application du Code national de sécurité. Dans une certaine mesure, c'est fondé sur la performance, en ce sens que les provinces sont, du moins en théorie, tenues de fournir une preuve quelconque qu'elles ont fait leur travail. L'une des difficultés avec ce système, c'est que les montants d'argent en jeu sont modestes. Si ma mémoire est bonne, il s'agit d'environ 20 millions de dollars sur 5 ans. Assurément, quand il s'agit de grandes juridictions, comme l'Ontario, la Colombie-Britannique, le Québec, et cetera, ce montant d'argent n'a pas beaucoup d'effet.

If you are looking at a larger parcel of money, as we are suggesting, and you make it performance based, then there could be a greater impact from the federal level, with some suasion, if you will, over standardization at the provincial level.

The Chairman: The committee was looking at dedicating 2.5 cents per litre of gasoline to maintenance and 2.5 cents per litre of gasoline to new construction. I am a long time supporter in the concept of the Trans-Canada Highway, the Yellowhead route and all these great routes. We should accept our federal responsibility; and I think most Canadians accept that. Most Canadians will stand still for standards and would want the federal authority to override. I say that because once you get off the highway and arrive in Truro, Nova Scotia, for example, with thousands of pounds of cargo, the moment you go downtown you must off-load.

Senator Roberge: Does the United States have a national standard for a safety ratings system?

Mr. Cooper: Yes. It is under significant review at the present time. Essentially, at the present time, the U.S. is looking at a one-rating system. The worst carriers identified by on-road performance, terminal audits and those kinds of things are likely to be classified as unsatisfactory. In the U.S., there are about 80,000 federally regulated carriers, a great many more that we have in Canada. Under that proposed system, the vast majority of those would be unrated.

When looking at motor carrier safety, there are two ways to approach it — the carrot and the stick. What we are proposing is that you take the stick to the bad guys and give the carrot to the good guys. The difficulty with the approach that the U.S. has taken is that it is difficult to identify the good guys. You cannot make the assumption that because 95 per cent have not been identified as bad that those 95 per cent are all exemplary and need to be given some incentive. That is one of the difficulties with the U.S. system.

We participate in a number of committees to develop a safety rating system. I should add, also, that we have received representation from the federal highway administration. There is very much a hands-across-the-border approach to these kinds of committees. Obviously, there is a great deal of traffic that moves north-south. Therefore, to the extent that we can make the rating system similar in the U.S. and Canada, we are trying to do that. There are some significant differences because of the population of motor carriers and the different kinds of regulatory environments in the United States versus in Canada.

Senator Roberge: Unfortunately, we have not yet had a chance to read your brief, having just received it. However, I understand that you are recommending, for example, that in Canada we should have a ratings system. Is that correct?

Mr. Cooper: Absolutely. In fact, since early 1994 we have been involved in rewriting one of the National Safety Code standards. Again, this is a joint industry-government effort. We are getting close, we think, to the point at which we can have what

Si on envisageait une somme d'argent plus importante, comme nous le suggérons, et qu'elle était fonction de la performance, alors, le gouvernement fédéral pourrait peut-être davantage établir une normalisation à l'échelle des provinces.

Le président: Le comité pensait consacrer 2,5 cents du litre d'essence à l'entretien et 2,5 cents du litre d'essence aux nouvelles constructions. J'appuie depuis longtemps le concept de la Transcanadienne, de la route de Yellowhead et de toutes ces grandes routes. Nous devrions accepter notre responsabilité fédérale; et je pense que la plupart des Canadiens acceptent cela. La majorité d'entre eux resteront neutres sur le sujet et préféreront que l'autorité fédérale tienne le haut du pavé. Je dis cela parce quand vous quittez l'autoroute et arrivez à Truro, en Nouvelle-Écosse, par exemple, avec des milliers de livres de fret, dès que vous arrivez au centre-ville, vous devez décharger.

Le sénateur Roberge: Les États-Unis disposent-ils d'une norme nationale pour ce qui est d'un système de cotes de sécurité?

M. Cooper: Oui. Ils sont actuellement en train de la réviser. Essentiellement, à l'heure actuelle, les États-Unis envisagent d'adopter une seule cote. Les pires transporteurs identifiés comme tels par le biais de vérifications de leur performance sur route, des terminus, et ce genre de choses, sont susceptibles d'être classés comme insatisfaisants. Aux États-Unis, environ 80 000 transporteurs sont régis à l'échelle fédérale, soit beaucoup plus qu'au Canada. Aux termes du système proposé, la grande majorité d'entre eux ne seraient pas cotés.

Il y a deux façons d'envisager la sécurité du transport routier: la carotte et le bâton. Ce que nous proposons, c'est de récompenser les bons éléments et de punir les méchants. Avec l'approche adoptée par les Américains, il est difficile de dire qui sont les bons. On ne peut pas supposer que parce que 95 p. 100 n'ont pas été identifiés comme mauvais, ils ont tous une conduite exemplaire et ont besoin de se voir accorder un quelconque stimulant. C'est l'un des problèmes avec le système américain.

Nous participons à un certain nombre de comités pour élaborer un système de cotes de sécurité. Je dois également ajouter que nous avons été pressentis par l'Administration fédérale des routes des États-Unis. À ces genres de comités, il y a beaucoup de collaboration entre les deux pays. De toute évidence, le trafic nord-sud est intense. Donc, dans la mesure de nos moyens, nous essayons d'harmoniser les systèmes de cotes canadien et américain. Il existe entre les États-Unis et le Canada quelques grandes différences attribuables à la population des transporteurs routiers et aux différents genres de cadres de réglementation.

Le sénateur Roberge: Malheureusement, nous n'avons pas eu la chance de lire votre mémoire, étant donné que nous venons juste de le recevoir. Cependant, je crois comprendre que vous recommandez, par exemple, qu'au Canada nous disposions d'un système de cotes. Est-ce exact?

M. Cooper: Absolument. En fait, depuis le début de 1994, nous participons à la nouvelle réécriture de l'une des normes du Code national de sécurité. Encore une fois, il s'agit d'un effort conjoint de l'industrie et du gouvernement. À mon avis, nous

has been referred to as the "National Flip to Switch Day" sometime in 1998.

Coming back to the point Mr. Bélanger made during his oral presentation, the difficulty is that the National Safety Code, of which this standard is a part, has no force in law. Everybody at the table may agree that this is a great standard. However, they then have to go away and say, "How will we cut this apart so that we can put it into our regulation?" That is the difficulty.

Mr. Bélanger: That is the standard to which we refer in our submission. It is Standard No. 14.

Senator Adams: Over the past few months we have heard about tires coming off trucks on the highways. The last time we heard about it was when we were down in Halifax over a month ago. I know your companies have mechanics. Airline pilots are limited as to the number of hours they can fly. There are tests required. In regard to truck equipment, there are no regulations in the trucking industry, as long as the tires look good and the engines and the bodies of the trucks look good, everything is okay. Are there any regulations as to how often a truck should be in the shop to be checked over?

Mr. Bélanger: There are standards to be met, but we do not have standards like the airlines have. Most companies have something like that internally. They have a preventive maintenance schedule. However, that goes back to the problem that we were mentioning earlier. All the major companies have that, and they do it properly. However, no one controls the irresponsible carrier, large or small. However, it does not mean that because they are small they are unreasonable. A lot of small carriers are extremely well managed and reliable.

There is a part of the industry that is not responsible and which does not have these measures. However, we cannot impose that on them. I do not think establishing additional standards like you are mentioning would necessarily correct the problem. The safety rating that we are talking about would go a long way to solve that problem. If these carriers were constantly facing the possibility of having their hundred-thousand dollar rigs taken off the road, they would probably think twice.

Mr. Cooper: Senator, there are a couple of standards that apply to what you are referring. Unlike the airline industry, they are not based on the number of hours travelled. There are a couple of standards, however, one of which is referred to as the Periodic Motor Vehicle Inspection Standard. If my memory serves me, that standard maintains that a commercial vehicle must be fully inspected every two years. Combined with that is the requirement for pre-trip inspections, which the driver conducts before he starts his trip. He does an inspection of brake adjustments, the integrity of the wheels and various major mechanical components. There are maintenance standards required, but they are not based in the same way the airline industry is in terms of time travelled.

sommes près d'en arriver au point où la transition sera complétée, quelque part en 1998.

Pour en revenir à ce qu'a dit M. Bélanger au cours de sa présentation, le problème, c'est que le Code national de sécurité, dont cette norme fait partie, n'a pas force de loi. Même si tous, à la table, conviennent qu'il s'agit d'une grande norme, le problème consiste à l'intégrer à leurs règlements.

M. Bélanger: C'est la norme à laquelle nous faisons allusion dans notre mémoire. Il s'agit de la norme numéro 14.

Le sénateur Adams: Ces derniers mois, nous avons entendu parler de camions qui perdent leurs roues sur les routes. La dernière fois, c'était il y a un mois quand nous étions à Halifax. Je sais que vos entreprises ont des mécaniciens. Les pilotes des compagnies aériennes sont limités quant au nombre d'heures pendant lesquelles ils peuvent piloter. Ils doivent se soumettre à des tests. Pour ce qui est de l'équipement des camions, il n'existe aucun règlement dans l'industrie du camionnage: du moment que les pneus semblent en bon état et que les moteurs et les carrosseries des camions paraissent bien, tout est correct. Existe-t-il des règlements imposant le nombre de vérifications techniques auxquelles doivent se soumettre les camions?

M. Bélanger: Il y a des normes à respecter, mais ce n'est pas comme dans les compagnies aériennes. La plupart des entreprises appliquent des normes à l'interne. Elles ont un calendrier d'entretien préventif. Cependant, cela nous ramène au problème dont nous faisons état plus tôt. Toutes les grandes compagnies ont des normes qu'elles appliquent de façon adéquate. Cependant, personne ne contrôle le transporteur irresponsable, qu'il soit grand ou petit. Cela ne signifie pas cependant que parce qu'ils sont petits, ils sont déraisonnables. Un grand nombre de petits transporteurs sont extrêmement bien gérés et fiables.

Une fraction de l'industrie n'agit pas de façon responsable et n'applique pas ce genre de mesures. Nous ne pouvons cependant pas les leur imposer. Je ne crois pas qu'établir des normes additionnelles comme celles que vous avez mentionnées corrigerait nécessairement le problème. La cote de sécurité dont nous parlons permettrait cependant de le faire. Si ces transporteurs risquaient constamment de voir retirés de la route leurs équipements qui valent des centaines de milliers de dollars, ils y penseraient probablement à deux fois.

M. Cooper: Sénateur, quelques normes s'appliquent à ce à quoi vous avez fait allusion. À la différence de l'industrie du transport aérien, elles ne se fondent pas sur le nombre d'heures voyagées. Il existe cependant quelques normes, dont la Norme d'inspection périodique des véhicules automobiles. Si j'ai bonne mémoire, cette norme stipule qu'un véhicule commercial doit subir une inspection complète tous les deux ans. Cela est en sus des inspections auxquelles le chauffeur doit se livrer avant d'entreprendre son voyage. Il inspecte le réglage des freins, l'intégrité des roues et de diverses grandes composantes mécaniques. Il existe des normes d'entretien, mais elles ne se fondent pas, comme dans l'industrie du transport aérien, sur le nombre d'heures voyagées.

Senator Adams: Does each company have a policy of insurance or do they contribute to Workers Compensation? How is a truck driver covered in terms of medical insurance, if someone were to have an accident with him? How does it work in your organization?

I have a business which employs so many people. Workers' Compensation charges me so much for my people per day.

Mr. Bélanger: Companies, obviously, have Workers' Compensation. Some provinces, like Quebec, have automobile insurance. Some accidents may be covered by that. It varies from one province to another. However, all carriers have Workers' Compensation and most would have additional insurance.

Senator Adams: You mentioned earlier that we need better roads and that your organization has paid about \$3 billion in taxes to the government. Usually, part of your taxes go into provincial government coffers. I do not know how the tax system works, but highways are mostly run by provincial governments. Every time I buy a car, I am taxed on the tires and everything. How does this system work in regard to trucks compared with a regular car as between provincial taxes and federal taxes? You say you need better roads, but where does all the tax money go that we are paying to the government?

Mr. Bélanger: Basically, a special tax, or an excise tax, has been levied on fuel to compensate for the use of the roads. That tax is used for everything but road construction and road maintenance. What we are saying is take part of that tax and throw it back to the roads because that is where it comes from. Let us use it appropriately.

The Chairman: How much are you suggesting? We have started with 2.5 cents.

Mr. Bélanger: We have not come up with a particular number.

The Chairman: Could you come up with one when you next meet with the responsible provincial ministers and the federal government? I understand that you are a part of that organization, albeit informally. It is very important that you keep saying that over and over again. The tax on diesel and gasoline is a general revenue raising proposition; it has nothing to do with the highways.

Mr. Bélanger: That is wrong.

The Chairman: I know it is wrong.

Mr. Bélanger: If a tax zeros in on something, it should be for a specific reason. If we are to apply the tax to the general well-being of the country, it should be charged to the entire country or the entire population. That is a major problem. I do not know how clear it was from our brief, but the problem is that there is no margin in trucking. There is no money in trucking as such. Any additional costs are passed on to the customers, which adds to the price of goods and reduces our competitiveness on

Le sénateur Adams: Chaque compagnie est-elle couverte par une police d'assurance ou contribue-t-elle à la Commission d'indemnisation des travailleurs? De quelle protection sur le plan médical un chauffeur disposerait-il en cas d'accident? Comment cela marche-t-il dans votre organisation?

Dans mon entreprise, j'emploie de nombreuses personnes. La Commission d'indemnisation des travailleurs me fait payer tant par jour pour mes employés.

M. Bélanger: Les compagnies cotisent certes à la Commission d'indemnisation des travailleurs. Certaines provinces, comme le Québec, ont une assurance automobile qui pourrait couvrir certains accidents. Cela varie d'une province à l'autre. Cependant, tous les transporteurs cotisent à l'indemnisation des travailleurs et la plupart prennent des assurances additionnelles.

Le sénateur Adams: Vous avez dit plus tôt que nous avons besoin de meilleures routes et que votre organisation a versé environ trois milliards de dollars en taxes au gouvernement. Habituellement, une partie de vos taxes se retrouve dans les coffres des gouvernements provinciaux. Je ne sais pas comment le système fiscal fonctionne, mais les routes sont régies pour la plupart par les gouvernements provinciaux. Chaque fois que j'achète une auto, je paie la taxe sur les pneus, et cetera. Comment ce système fonctionne-t-il en ce qui concerne les camions comparativement à une auto ordinaire pour ce qui est des taxes provinciales et fédérales? Vous dites que nous avons besoin de meilleures routes, mais où va tout l'argent des taxes que nous versons au gouvernement?

M. Bélanger: Essentiellement, une taxe spéciale, ou une taxe d'accise, a été prélevée sur le carburant pour compenser pour l'utilisation des routes. Cette taxe sert à n'importe quoi, sauf à l'entretien et à la construction des routes. Nous disons qu'une partie de l'argent recueilli par le biais de cette taxe devrait être réaffecté aux routes parce que c'est de là qu'il vient. Servons-nous-en à bon escient.

Le président: Combien suggérez-vous? Nous avons commencé avec 2,5 cents.

M. Bélanger: Nous n'avons pas encore arrêté de chiffre.

Le président: Pourriez-vous en proposer un la prochaine fois que vous rencontrerez le gouvernement fédéral et les ministres provinciaux responsables? Je crois comprendre que vous faites partie de cette organisation, quoique de façon informelle. Il est très important que vous le répétiez. La taxe sur l'essence et le carburant diesel est une taxe versée au revenu général qui n'a rien à voir avec les routes.

M. Bélanger: C'est faux.

Le président: Je sais que c'est faux.

M. Bélanger: Si une taxe est prélevée sur quelque chose, ça devrait être pour une raison précise. Si l'argent recueilli par le biais de la taxe doit servir au bien-être général du pays, elle devrait être assumée par tout le pays ou par toute la population. C'est un grand problème. Je ne sais pas si notre mémoire l'a fait ressortir clairement, mais le problème, c'est que les marges bénéficiaires sont inexistantes dans le camionnage. Il n'y a pas d'argent comme tel. Tous les coûts additionnels sont refilés aux

global markets. That is where we must make the choice. Will we impose an additional tax? We must look at the consequences on the economy. It is different from adding another cent to a package of cigarettes because you make a choice and you pay that as an individual.

If the companies were so rich that they could absorb the difference, then we would have another point. Every single little saving is passed on to the customer because of the competition. They do not have a choice to pass it on because of competition. Therefore, there is no margin. There is no means to absorb it. Therefore, it has a direct impact on Canada's economy.

Ms Michèle LeBlanc, Director, Research, Canadian Trucking Association: The Transportation Research Board in the United States conducted a study a few years ago which showed that it costs about 6 cents per mile when driving on a road that is not properly surfaced. This shows the economic interest of a carrier in the rebuilding of roads. That 6 cents per mile savings does not mean a whole lot to the average driver. I do not drive much more than 15,000 kilometres per year. However, to an individual rig that is putting in 100,000 or 200,000 kilometres per year, that 6 cents means an awful lot. That is why there has been a lot of interest on the part of carriers to improve the roadways. It is not just for ourselves. There is a cost savings.

Mr. Bélanger: The 6 cents is an awful lot more than the profits.

Senator Adams: The chairman commented on opening a new highway with a toll. Do your members pay tolls on bridges and some of the highways?

Mr. Bélanger: Yes, we pay tolls, which amount to substantially more than for cars, of course.

Senator Adams: How do you regulate that? You know your costs per year since it may be the same drivers going back and forth these toll bridges or roads. Does it average out to 50 cents or \$1 for trucks? Is there a difference between trucks and cars?

Mr. Cooper: There is a significant difference, senator. As a matter of fact, I was down in Fredericton a couple of weeks ago along with our colleagues from the Atlantic Provinces Trucking Association. We were talking to the Minister of Finance about the tolls on the New Brunswick road, which is due for completion, if my memory serves me, by 2001. Part of it is opening this year. For that stretch of highway, which I think is 195 kilometres, the toll for a commercial vehicle will be around \$27.

Senator Adams: Would that apply to a person living in the area or would it be just for the truckers or the trucking companies?

Mr. Cooper: For each vehicle that passes over that road, the toll is \$2.33 per axle per kilometre, if my memory serves me. It works out to about \$27 for a commercial vehicle. In theory at least, that amount was arrived at by taking into account some of

consommateurs, ce qui accroît le prix des marchandises et réduit notre compétitivité sur les marchés mondiaux. C'est là que nous devons faire le choix. Imposerons-nous une taxe additionnelle? Nous devons considérer les conséquences pour l'économie. Ce n'est pas la même chose que d'ajouter un autre cent à un paquet de cigarettes parce que vous faites un choix et que vous le payez en tant qu'individu.

Si les compagnies étaient riches au point de pouvoir absorber la différence, alors, notre raisonnement serait différent. La moindre économie est refilée au consommateur du fait de la concurrence. Elles n'ont pas d'autre choix à cause de la concurrence. Donc, il n'y a pas de marge. Il n'y a pas moyen de l'absorber. Elle a donc un effet direct sur l'économie du Canada.

Mme Michèle LeBlanc, directrice, Recherche, Association canadienne du camionnage: Le Transportation Research Board des États-Unis a effectué une étude il y a quelques années qui a révélé qu'il en coûte environ 6 cents le mille de rouler sur une route en mauvais état. Cela explique l'intérêt que porte un transporteur, du point de vue économique, à la réfection des routes. Cette économie de 6 cents le mille ne signifie pas grand-chose pour le conducteur moyen. Je ne conduis pas plus de 15 000 kilomètres par année. Cependant, pour un transporteur qui roule 100 000 ou 200 000 kilomètres par année, ces 6 cents ne sont pas négligeables. C'est pourquoi les transporteurs se sont montrés très intéressés par l'amélioration des routes. Ce n'est pas juste pour nous, il y a une économie de coûts.

M. Bélanger: Les 6 cents sont supérieurs aux profits.

Le sénateur Adams: Le président a parlé de l'ouverture d'une nouvelle autoroute à péage. Vos membres paient-ils des péages sur les ponts et certaines autoroutes?

M. Bélanger: Oui, nous payons des péages, qui sont substantiellement plus élevés que pour les voitures, bien entendu.

Le sénateur Adams: Comment réglez-vous cela? Vous savez ce qu'il vous en coûte par année étant donné qu'il peut arriver que ce soit les mêmes chauffeurs qui empruntent ces ponts ou routes à péage. Cela s'établit-il en moyenne à 50 cents ou à 1 \$ par camion? Y a-t-il une différence entre les camions et les autos?

M. Cooper: Il existe une grande différence, sénateur. En fait, je suis allé il y a quelques semaines à Fredericton avec nos collègues de l'Association de camionnage des provinces de l'Atlantique. Nous avons parlé au ministre des Finances au sujet des péages imposés sur la route du Nouveau-Brunswick qui devrait être terminée, si j'ai bonne mémoire, d'ici 2001. Une partie de cette route ouvrira cette année. Pour cette partie de l'autoroute qui, je crois, est longue de 195 kilomètres, le péage exigé d'un véhicule commercial sera aux alentours de 27 \$.

Le sénateur Adams: Ce péage sera-t-il exigé d'un résident ou sera-ce seulement pour les camionneurs ou les entreprises de camionnage?

M. Cooper: Pour chaque véhicule qui emprunte cette route, le péage est de 2,33 \$ par essieu par kilomètre, si j'ai bonne mémoire. Cela s'établit à environ 27 \$ pour un véhicule commercial. En théorie du moins, on en est arrivé à ce montant en

the benefits that will be derived from savings by cutting on the distance and so forth.

Interestingly enough, when we met with the minister in New Brunswick, and before we went into that meeting, we were talking with some of the motor carriers in New Brunswick. To give you an example of the impact of what Mr. Bélanger was talking about a moment ago in terms of increased cost, there is a manufacturing facility in New Brunswick which employs a large number of people. They ship to the U.S. If they had been required to pay a toll, for example, the margins are so sensitive that there was a danger that that manufacturing contract could have been lost to the United States. That is because both the manufacturing margins and the transportation margins are so thin and the sensitivity to increased costs is so high. Those are the kinds of issues that must be taken into account when you are looking at increased costs. Obviously, you must take into account the benefits as well.

[Translation]

Senator Bacon: We always ask these questions, Mr. Bélanger, and I am sure that they are not new to you. Does your membership undergo any drug or alcohol testing? And if someone is caught red handed, what, if any, measures are taken?

Mr. Bélanger: International trucking firms are currently subject to U.S. regulations in this area. The industry made representations for several years to the federal government, urging that it bring in similar regulations in Canada.

The government decided against it. The industry developed a program which meets the requirements of the U.S. Federal Highway Administration. Employees of international trucking firms, that is most of the drivers who go to the United States, must comply with these requirements. Very few of the companies working only in Canada enforce these regulations or follow this program. There is no obligation on their part to do so. Obviously, the danger is that those drivers with alcohol or drug problems will leave the international trucking firms and seek employment with the national ones. This could quite conceivably happen.

As I mentioned, we supported and we continue to support the idea of bringing in regulations, legislation and a Canadian system.

Senator Bacon: You would like a system similar to the American one.

Mr. Bélanger: Yes. Here in Canada, we have encountered many problems with the Human Rights Commission. Applying the U.S. system here could lead to some problems. However, if regulations were introduced to Canada, Parliament's legislative authority could offset these problems. We still want the Canadian government to regulate the industry. A court in Ontario has already ruled on this matter. Some court rulings could prevent us from enforcing certain components of the U.S. regulations. If that happens, the Federal Highway Administration will refuse to recognize us and to exempt us, because of the Canadian rulings. This would force us to move our operations to the United States.

tenant compte de certains des avantages que procureront les économies réalisées par la réduction de la distance, et cetera.

Chose intéressante, quand nous avons rencontré le ministre au Nouveau-Brunswick, et avant cette rencontre, nous avons parlé avec certains des transporteurs du Nouveau-Brunswick. Pour vous donner un exemple de l'impact dont M. Bélanger parlait il y a un instant sur le plan des coûts accrus, il existe au Nouveau-Brunswick une installation de fabrication qui emploie un grand nombre de gens. Ils exportent aux États-Unis. S'ils avaient dû payer un péage, par exemple, leurs marges sont si minces qu'ils auraient risqué de perdre ce contrat de fabrication. Cela, parce que les marges tant dans le domaine de la fabrication que du transport sont extrêmement minces et que la sensibilité à des coûts accrus est très élevée. Voilà le genre de question dont il faut tenir compte quand on envisage des coûts accrus. Évidemment, il faut également considérer les avantages.

[Français]

Le sénateur Bacon: Monsieur Bélanger, on a toujours posé ces questions et ce n'est pas nouveau pour vous. Est-ce que des tests sont faits par rapport aux drogues et à l'alcool chez vos membres? Et si quelqu'un est pris en flagrant délit, des mesures sont-elles appliquées?

M. Bélanger: Les transporteurs internationaux sont soumis présentement aux règlements américains sur le sujet. L'industrie a fait des représentations pendant quelques années auprès du gouvernement fédéral pour que l'on introduise une réglementation similaire au Canada.

Le gouvernement a décidé de ne pas le faire. L'industrie a développé un programme qui rencontre les exigences de la Federal Highway Administration des États-Unis, que les transporteurs internationaux appliquent à leurs employés, dans la majorité, aux chauffeurs qui vont aux États-Unis, mais également, elles n'y sont pas forcées de façon générale, à tous leurs chauffeurs. Un très faible pourcentage des entreprises qui travaillent seulement au Canada appliquent ce règlement ou ce programme. Évidemment, le danger est que tous ceux qui consomment quittent leur emploi chez les transporteurs internationaux et se réfugient chez les transporteurs nationaux. Ce n'est pas une idée trop remarquable, mais cela risque d'arriver.

Nous avons appuyé, comme je le mentionnais plus tôt, l'adoption d'un règlement, d'une loi et d'un régime canadien. Nous l'appuyons toujours.

Le sénateur Bacon: Similaire au régime américain.

M. Bélanger: Oui. Bien sûr, nous éprouvons au Canada des difficultés avec la Commission des droits de la personne et l'application intégrale du régime américain au Canada risque de poser des problèmes. Cependant, si le régime canadien était réglementé, le Parlement serait en mesure de désamorcer ces problèmes. Nous souhaitons toujours que le gouvernement canadien adopte des règlements appropriés. Un tribunal de l'Ontario a déjà rendu une décision en ce sens. Il est possible que certaines décisions nous empêchent de mettre en application des éléments de la réglementation américaine. Si c'est le cas, la Federal Highway Administration refusera de nous reconnaître, de nous

Thousands of jobs will be lost to the United States if the Canadian government does not regulate the industry. In any event, the industry itself says that there should be regulations and supports the idea. We do not want to see drivers that take drugs on the road.

Senator Bacon: What preventative action has your association taken? Do you discuss these issues with your membership?

Mr. Bélanger: We have introduced a national testing and prevention program. We have educated employers about these matters and we really believe that we have done all we can. Of course, if some firms decide not to adopt these measures, we could have some problems. Some do want to adopt them, but their unions are saying that this is out of the question.

Senator Bacon: How persuasive can you be?

Mr. Bélanger: As persuasive as we can. We are a voluntary association and we do whatever we can. We certainly cannot coerce anybody into enforcing these measures, or else we would lose all of our members. However, we can be quite convincing. For example, we developed our program and in the vast majority of cases, it has been embraced by firms which do business internationally.

The US regulations are, of course, another incentive. Some wholly Canadian firms are also part of this system. However, there are still only a limited number of firms in this category.

Senator Bacon: Would you agree that the most serious safety problem that truckers face is the condition of the highways?

Mr. Bélanger: That is a serious problem, but in my view, the failure to enforce safety laws is an even bigger problem. I heard someone mention earlier the problem of wheels flying off rigs. There are two reasons for this. On the one hand, there are inspection problems and so forth, but the condition of the highways is also a problem which can damage equipment. If more inspections were conducted, perhaps we could prevent more accidents from happening, but the fact remains that some accidents and problems are due to the fact that some firms cut corners. Only a small number of firms are guilty of doing this, but we are powerless to stop them.

Senator Bacon: Your association is powerless to act?

Mr. Bélanger: Yes, it has no authority to stop them.

Senator Bacon: Even if you were to bring in — and I am not familiar with your regulations — more stringent internal rules, these would not be followed?

Mr. Bélanger: They would turn in their membership.

Senator Bacon: You would lose your members?

exempter en raison des décisions canadiennes. Cela veut dire qu'il faudra déménager nos opérations aux États-Unis. Ce sont des milliers d'emplois qui iront aux États-Unis si le gouvernement canadien ne réglemente pas. De toute façon, c'est un domaine où l'industrie suggère qu'il devrait y avoir une réglementation et appuie l'idée de la réglementation: nous ne voulons pas avoir sur les routes des conducteurs de camions qui consomment des drogues.

Le sénateur Bacon: Quelles sont les mesures préventives que vous mettez de l'avant dans votre association? En discutez-vous avec vos membres?

M. Bélanger: Nous avons mis en place un programme national de test, de prévention, et cetera. Nous avons fait de la formation chez les employeurs. Nous avons vraiment fait tout ce que l'on pouvait faire. Évidemment, ce sera difficile si les entreprises décident de ne pas adopter notre programme. Certaines veulent l'adopter, mais se font dire par leur syndicat qu'il n'en est pas question.

Le sénateur Bacon: Et quel est le pouvoir persuasif dont vous disposez?

M. Bélanger: Il est illimité. Nous sommes une association volontaire et nous faisons de notre mieux. Nous n'avons certainement pas de pouvoir coercitif, auquel cas, nous perdriions tous nos membres. Notre pouvoir est plutôt persuasif. Par exemple, nous avons développé notre programme, et dans la très grande majorité, ce sont des entreprises qui ont des exploitations internationales.

Vous allez me dire qu'il y avait une autre incitation: le règlement américain. Certains membres avaient commencé avant. Quelques transporteurs uniquement canadiens font partie du régime aussi, mais leur nombre reste limité.

Le sénateur Bacon: Êtes-vous d'avis, monsieur Bélanger, que le plus grave problème de sécurité pour les camionneurs, ce sont les routes?

M. Bélanger: C'est un grave problème, mais je pense qu'il y a aussi le manque de mise en application des lois sur la sécurité. Je pense que c'est un problème encore plus important. J'ai entendu tout à l'heure mentionner discrètement les roues qui se détachent. Mais il y a deux facteurs. Il y a les facteurs d'inspection, mais il y a aussi les facteurs de condition de la route qui endommagent l'équipement. Si l'on avait davantage d'inspections, on pourrait prévenir un peu plus, mais il reste qu'il y a plusieurs accidents qui sont causés par le fait que certains transporteurs coupent les coins ronds. Ceux-ci demeurent une petite proportion, mais ils existent quand même et nous n'avons aucun pouvoir sur eux, persuasif ou autre.

Le sénateur Bacon: Comme association?

M. Bélanger: Oui, absolument pas.

Le sénateur Bacon: Même si vous tentiez — et je ne connais pas vos règles — d'émettre des règles plus sévères à l'interne, elles ne seraient pas respectées?

M. Bélanger: Ces membres quitteraient notre association.

Le sénateur Bacon: Vous perdriez vos membres?

Mr. Bélanger: Yes. You may recall that three or four years ago, a number of accidents occurred on Quebec's north shore.

The coroner was very critical of the industry and that year, the Quebec Trucking Association invited the chief coroner to address trucking firms. He spoke to industry representatives and voiced a number of criticisms. However, he concluded by saying that of all the fatal accidents that had been investigated, not one involved a member of our association.

Senator Roberge: But there were others.

Mr. Bélanger: Yes, the people who belong to associations, pay dues and contribute to the work we do are responsible individuals concerned about safety and about complying with the law. Those who have problems are not association members. We have no way of reaching them.

Bringing in regulations and enforcing them will address that situation.

[English]

The Chairman: Could I invite you to deal quickly with a couple of points? One of them is Mexico-U.S.-Canada traffic, which is an emerging problem. I am not necessarily interested in the economics of this traffic but, rather, the safety issues. Have you given any thought to that?

I will tell you, gentlemen, that it is a little in-joke around here that if you want to know what is going on in the trucking industry go to Australia. If you want to know what is going on in the airline industry go to Australia. If you want to know what zero tolerance is go to Australia. Thank you for having been there. Was it worthwhile and what did you learn? More important, was there anything we could learn because they have in place many of these mandatory regimes that we have been talking about. In some cases they have been in place for short periods of time. Other aspects of these regimes have been in place for extended periods of time. Could we learn anything if we were to go to Australia?

Mr. Bélanger: Indeed you would, Mr. Chairman. One of the things we see in Australia is five trailers with one truck. I will let my colleague answer the question on Australia since he is the one who went.

Mr. Cooper: Mr. Chairman, your comments on the Australian experience and the Australian example are valid. They really stand out in the world in terms of the level of progress that has been made there.

A few years ago the trucking industry there, for example, was in an absolute shambles. It has come a long way since then. We went there to look at the so-called fatigue management program, a program which is being developed between the government of Queensland and the Road Transport Forum, which is the Australian industry association. We found many interesting things in terms of this approach to alternative compliance, not only in the area of fatigue management but also in other areas of trucking safety maintenance and so forth.

M. Bélanger: C'est bien cela. Il y a trois ou quatre ans à peu près, il y a eu un certain nombre d'accidents sur la Côte Nord, au Québec, dont vous allez peut-être vous souvenir...

Le coroner avait été très sévère vis-à-vis de l'industrie et cette année-là, l'Association du camionnage du Québec avait invité le coroner en chef à venir parler aux transporteurs. Il a fait son discours et il a fait des remontrances à l'industrie. À la fin de son discours il a dit: «Il y a une chose que je voudrais vous dire. De tous les accidents mortels où l'on a été appelé à enquêter, pas un seul n'impliquait un membre de votre association».

Le sénateur Roberge: Mais il y en avait d'autres.

M. Bélanger: Oui; les gens qui participent aux associations, qui payent une cotisation, qui contribuent à tout le travail que l'on fait, ce sont des gens responsables qui ont à coeur la sécurité et le respect des lois. Ceux avec lesquels on éprouve des problèmes ne sont pas là; on ne peut pas leur parler.

C'est la mise en vigueur, la mise en application qui va corriger cela.

[Traduction]

Le président: J'aimerais aborder avec vous rapidement quelques questions. L'une d'entre elles concerne le trafic Mexique-États-Unis-Canada, qui est d'actualité. Je ne m'intéresse pas nécessairement à l'aspect économique de ce trafic, mais, plutôt aux questions de sécurité. Y avez-vous réfléchi?

Permettez-moi de vous dire, messieurs, que la plaisanterie à la mode ici est que si l'on veut savoir ce qui se passe dans l'industrie du camionnage, il faut aller en Australie. Si l'on veut savoir ce qui se passe dans l'industrie du transport aérien, il faut aller en Australie. Si l'on veut savoir ce que c'est que la tolérance zéro, il faut aller en Australie. Je vous remercie d'être venus ici. Était-ce valable et qu'avez-vous appris? Plus important, y a-t-il quelque chose que nous pourrions apprendre parce qu'il y a en Australie bon nombre de ces régimes obligatoires dont nous parlons. Dans certains cas, ils sont en place depuis peu. D'autres aspects de ces régimes le sont depuis plus longtemps. Pourrions-nous apprendre quelque chose si nous allions en Australie?

M. Bélanger: Oui, monsieur le président. Vous verriez en Australie cinq remorques tractées par un camion. Je vais laisser mon collègue répondre à la question sur l'Australie étant donné qu'il y est allé.

M. Cooper: Monsieur le président, vos commentaires sur l'expérience et l'exemple de l'Australie sont valables. Ce pays se démarque réellement du reste du monde pour ce qui est des progrès accomplis.

Il y a quelques années, par exemple, l'industrie du camionnage y était dans une pagaille épouvantable. Ils ont fait beaucoup de progrès depuis. Nous y sommes allés pour étudier ce qu'ils appellent le programme de gestion de la fatigue, programme élaboré entre le gouvernement de Queensland et le Road Transport Forum, qui est l'association australienne de l'industrie. Nous y avons trouvé bien des choses intéressantes pour ce qui est des moyens à prendre pour assurer l'observation de la réglementation, pas seulement dans le domaine de la gestion de la

First, it must be recognized that Australia is similar constitutionally in make-up to Canada. One of the most interesting things that we saw there was the concept of template legislation. In Canada, if I could draw a parallel, if we have a national safety code, we keep our fingers crossed that the provinces will implement it.

The approach that has been taken in Australia is that in the Australian Capital Territory, or ACT, which is somewhat similar to the District of Columbia, a template piece of legislation is developed with regard to vehicle safety, for example. It is implemented in the ACT and the other states in Australia adopt it by reference or directly into their own regulations. This is a relatively new approach. When we were there, this was being looked at, and I think there had been one regulation, if my memory serves me, that was already in place. We heard some interesting presentations from representatives of the National Road Transportation Commission from Melbourne, who were talking about this whole issue of template legislation. I commend that type of approach as a model.

In fact, I was referring earlier to the rewrite of the hours of service regulations that we are currently undertaking now in conjunction with our federal and provincial government colleagues. We have talked, albeit informally at this point, about the idea of having some kind of template. That is probably the best example of where uniformity is needed. You are dealing with physiology and human behaviour. Presumably, what makes a person tired in Newfoundland also makes a person tired in British Columbia. That is an ideal candidate for a template type of approach.

Mr. Bélanger: The template legislation is what we know here as incorporation by reference.

The Chairman: Could you touch on Mexico for us, please, because this is of equal and growing concern?

Mr. Bélanger: We hear all the time about unsafe Mexican carriers coming across into U.S. border zones. Basically, that is an electoral issue more than a real issue. Because of the way the laws and regulations have been applied on that border, shuttle services are used. There are operators who own one tractor and all they do is they cross the bridge. They will run 100 kilometres per week using an old tractor. They just operate on a flat rate.

The major U.S.-Mexican carriers, and I know them all personally, are just as well organized as we are. They have trained employees and beautiful equipment. They are on par with us. It is true that there are smaller carriers there, as there are here, which are less safe, but the ones that carry loads deep into the U.S. and eventually into Canada are just as safe, just as well organized and well managed as are the best Canadian and American carriers.

fatigue mais également au chapitre de la sécurité du camionnage, et cetera.

Tout d'abord, il faut reconnaître que l'Australie est semblable, sur le plan constitutionnel, au Canada. L'une des choses les plus intéressantes que nous avons vues, est le concept de loi modèle. Au Canada, si je peux me permettre une analogie, si nous avons un code national de sécurité, nous prions pour que les provinces l'appliquent.

Voici ce qu'ils font en Australie. Le territoire de la capitale australienne, qui ressemble quelque peu au District de Columbia, élabore une loi modèle concernant la sécurité des véhicules, par exemple. Cette loi est mise en oeuvre dans le territoire et les autres États australiens l'incorporent par renvoi ou l'intègrent directement à leurs propres règlements. C'est une approche relativement nouvelle. Ils étaient en train de l'étudier quand nous y étions, et je pense qu'il y avait un règlement, si j'ai bonne mémoire, déjà en place. Nous avons entendu certaines présentations intéressantes des représentants de la Commission de transport des routes nationales de Melbourne, qui nous ont parlé de cette question de loi modèle. Je préconise de prendre exemple sur ce genre d'approche.

En fait, j'ai parlé plus tôt du travail de réécriture du règlement sur les heures de service que nous entreprenons actuellement avec nos collègues des gouvernements fédéral et provinciaux. Nous avons parlé, quoique de façon informelle, à ce moment-ci de l'idée de disposer d'un certain genre de cadre. C'est probablement là qu'il est nécessaire d'avoir une uniformité. Nous parlons de physiologie et de comportement humain. Vraisemblablement, ce qui rend une personne fatiguée à Terre-Neuve fait la même chose en Colombie-Britannique. Cette question se prêterait admirablement à l'adoption de ce genre d'approche.

M. Bélanger: Ici, la loi modèle prend la forme d'une incorporation par renvoi.

Le président: Pourriez-vous nous parler du Mexique, s'il vous plaît, parce qu'il s'agit d'une question tout aussi préoccupante?

M. Bélanger: On entend sans cesse parler de transporteurs mexicains peu scrupuleux qui traversent les zones frontalières américaines. Essentiellement, il s'agit d'un problème électoral plus qu'un vrai problème. De la façon dont les lois et les règlements s'appliquent à cette frontière, des services de navette sont utilisés. Il y a des exploitants qui possèdent un tracteur et tout ce qu'ils font c'est traverser le pont. Ils parcourront 100 kilomètre par semaine en utilisant un vieux tracteur. Ils chargent un prix fixe.

Les grands transporteurs américano-mexicains, et je les connais tous personnellement, sont tout aussi organisés que nous. Ils ont des employés compétents et un équipement impeccable. Ils sont sur un pied d'égalité avec nous. Il est vrai qu'il y a là-bas de petits transporteurs, comme il y en a ici, qui sont moins sécuritaires, mais ceux qui transportent des chargements sur de grandes distances aux États-Unis et éventuellement jusqu'au Canada sont tout aussi sécuritaires, tout aussi bien organisés et tout aussi bien gérés que le sont les meilleurs transporteurs canadiens et américains.

The problem on the border is caused by border politicians who, of course, want to please the teamsters who, in many situations, oppose the Mexicans because they are afraid of cheap labour. Across the border it will not be cheap labour very long because of the cost. You can have cheap labour in Mexico because the cost of living is cheap. Once you raise the economic level everything else rises with it.

I have no concern whatsoever in this regard. I speak with knowledge and experience because I know the Mexican carriers and I have been there many times. I have visited all the big operations. I have no concern whatsoever for their ability to be on par with us.

The Chairman: Do they have in place a national trucking association similar to ours?

Mr. Bélanger: Yes.

The Chairman: You are an integral part of a multinational association, are you not?

Mr. Bélanger: Yes, I am also the current president of the North American Transportation Alliance, which is an alliance of the Canadian Trucking Association, the American Trucking Association and La Camara Nacional De Auto Transporte De Carga, or CANACAR.

The Chairman: That is why we are all the more privileged to have you.

Senator Roberge: For example, if a truck goes into a weigh station in Quebec, for example, and he is overloaded by 1,000 pounds, let us say, what kind of costs would there be associated with that?

Mr. Bélanger: In most provinces there is a basic fine and then so much per pound. Let us say a 5,000 pound overload might cost \$2,500 or \$3,000 in fines.

Senator Roberge: It is different in every province?

Mr. Bélanger: Yes.

Senator Roberge: In order to protect the roads, would it not be good if these fines were higher?

Mr. Bélanger: The industry has supported that in most provinces. A carrier tested one of the scales in Quebec near the Quebec bridge. He took a trailer, loaded it within limits and sealed it in the presence of an inspector. It was a dry summer day so there was no ice accumulation. All that tractor-trailer did in that whole day was go from the terminal, drive about five kilometres, went over the scale and back to the terminal. Thirty minutes later he went back again and the variance on the weigh ticket was many thousands of pounds.

We have a problem with the quality of the scales. We have a problem with some types of loads. For example, when you stop on the scales with a tanker of liquid, the liquid goes back and forth. It may take half an hour to settle. What can you do?

Le problème est causé par des politiciens qui, bien entendu, veulent plaire aux camionneurs qui, dans bien des cas, s'opposent aux Mexicains parce qu'ils ont peur de la main-d'oeuvre à bon marché. De l'autre côté de la frontière, il n'y aura pas de main-d'oeuvre à bon marché bien longtemps en raison du coût. Vous pouvez recruter de la main-d'oeuvre à bon marché au Mexique parce que le coût de la vie est peu élevé. Une fois que le niveau de l'économie s'élève, tout le reste suit.

Je n'ai aucune inquiétude à cet égard. Je parle par expérience et en connaissance de cause étant donné que je connais les transporteurs mexicains et que je suis allé à plusieurs reprises dans leur pays. Je ne doute pas de leur capacité à nous égarer.

Le président: Peuvent-ils compter sur une association nationale du camionnage semblable à la nôtre?

M. Bélanger: Oui.

Le président: Vous faites partie intégrante d'une association multinationale, n'est-ce pas?

M. Bélanger: Oui, je suis aussi actuellement président de l'Alliance nord-américaine du transport, une alliance de l'Association canadienne de camionnage, de l'Association américaine de camionnage et de La Camara Nacional De Auto Transporte De Carga, ou CANACAR.

Le président: Ce qui nous rend encore plus honorés de votre présence.

Le sénateur Roberge: Supposons, par exemple, qu'un camion aille dans un poste de pesage au Québec et qu'il ait 1 000 livres de charge de trop. À quel genre de coûts s'exposerait-il?

M. Bélanger: Dans la plupart des provinces, il y a une amende de base et puis c'est tant la livre. Une surcharge de 5 000 livres pourrait coûter 2 500 \$ ou 3 000 \$ d'amende.

Le sénateur Roberge: C'est différent dans chaque province?

M. Bélanger: Oui.

Le sénateur Roberge: Pour protéger les routes, ne serait-il pas bon d'imposer des amendes plus élevées?

M. Bélanger: C'est une idée que l'industrie a appuyée dans la plupart des provinces. Un transporteur a testé une des balances à Québec près du pont de Québec. Il a pris une remorque, l'a chargée en respectant les limites et en a scellé le chargement en présence d'un inspecteur. C'était une chaude journée d'été et il n'y avait donc pas accumulation de glace. Tout ce que la semi-remorque a fait ce jour-là a été de partir du terminus, de rouler pendant environ cinq kilomètres, de revenir à la balance, puis au terminus. Trente minutes plus tard il est retourné au poste de pesage où l'on a constaté un écart de plusieurs milliers de livres.

Nous avons un problème avec la qualité des balances. Nous avons un problème avec certains types de chargements. Par exemple, quand vous vous arrêtez sur les balances avec un camion-citerne, le liquide que vous transportez ballotte. Il faut parfois une demi-heure pour qu'il se stabilise. Que peut-on faire?

In general, the industry supports higher fines for those who overload. They should be off the road. If we had roads built to standards, according to the code, and if everybody operated according to the weight laws, then the roads would not deteriorate more than normal because of weather, et cetera. A truck, if loaded within the rules on the standard code, does not deteriorate the road more than a car, whether it has 20 axles or five axles, because of the way it is built. We want the ones that overload off the road as much as everybody else.

The Chairman: As one of those people who drive quite frequently between Halifax and Ottawa, I want to tell you that trucks terrify me. Not any of the witnesses we have heard have been able to convince me otherwise. They comfort me until I get back on the road. The most prestigious trucking firms in Canada have no credence in my eyes above the competency of the driver of that truck. This is not a question of cars tailgating trucks and hiding in blind spots; trucks hide in one another's blind spots. It is pretty scary when you get two of them racing down the highway at 130-140 kilometres.

Mr. Bélanger: We oppose that, too, by the way.

The Chairman: I hope so. The terrified motorist cannot get off the road. You do not dare drive under 125 or 130 kilometres between here and Quebec City or Rivière-du-Loup. To do otherwise is to take your life in your own hands. Worse than that, you endanger the lives of other people.

Little things like slush skirts could be used in the spring and the fall. There are all sorts of little things that could be done, such as tire pressure. It would help if the average driver knew how to identify an unsafe driver. Maybe there should be a reward for such identifications. I have seen speeding trucks pass police officers, too.

Mr. Bélanger: Yes, I know.

The Chairman: The police officer does not care, he will not chase him.

Mr. Bélanger: I have called some of my members when I have seen trucks driving too fast. We do not support that. There are companies that have governors and satellite tracking. They all govern their vehicles at less than 100 kilometres.

The Chairman: Just one in 20.

Mr. Bélanger: Yes, but why are cops not stopping them?

The Chairman: Why do we not? Why do we not take another nickel of this tax from the price of a litre of diesel and give it to the provincial police forces to get their crews out on the road?

Mr. Bélanger: That is the second suggestion, senator.

En général, l'industrie est en faveur d'amendes plus élevées pour ceux qui surchargent leurs camions. Ils devraient être retirés de la route. Si nous disposions de routes construites conformément aux normes, selon le code, et si tout le monde se conformait aux lois sur le pesage, alors les routes ne se détérioreraient pas plus que la normale en raison de la température, et cetera. De la façon dont il est construit, un camion, si son chargement respecte les règles du code des normes, ne détériore pas la route davantage qu'une auto, qu'il ait 20 ou 5 essieux. Nous voulons, autant que quiconque, que ceux qui surchargent leurs camions soient retirés de la route.

Le président: Étant donné que je fais partie de ceux qui font fréquemment la route entre Halifax et Ottawa, je dois vous dire que les camions me terrifient. Aucun des témoins que nous avons entendus n'a pu me convaincre du contraire. Ils me réconfortent jusqu'à ce que je reprenne la route. Les entreprises de camionnage les plus prestigieuses du Canada n'ont aucune crédibilité à mes yeux si ce n'est la compétence du conducteur du camion. Il ne s'agit pas d'autos qui se faufilent derrière un camion et se cachent dans les angles morts; les camions le font aussi entre eux. C'est plutôt effrayant de voir deux d'entre eux faire la course sur l'autoroute à 130-140 kilomètres-heure.

M. Bélanger: Nous sommes contre cela, aussi, soit dit en passant.

Le président: Je l'espère. L'automobiliste terrifié ne peut quitter la route. On n'ose pas rouler à moins de 125 ou 130 kilomètres-heure entre ici et la ville de Québec ou Rivière-du-Loup. Faire autrement, c'est risquer sa vie. Pire que cela, vous mettez en danger la vie d'autres personnes.

De petites choses comme des garde-boue pourraient être utilisées au printemps et en automne. Il y a toutes sortes de petites choses qui pourraient être faites, comme vérifier la pression des pneus. Cela aiderait si le conducteur moyen savait comment identifier un conducteur négligent. On devrait peut-être récompenser ceux qui le dénoncent. J'ai vu des camions rouler à toute vitesse dépasser des voitures de police, également.

M. Bélanger: Oui, je sais.

Le président: L'agent de police s'en fiche, il ne lui donnera pas la chasse.

M. Bélanger: J'ai appelé certains de mes membres quand j'ai vu des camions rouler trop vite. Nous sommes contre cela. Des entreprises disposent de systèmes de repérage par satellite et de limiteurs de vitesse. La vitesse de leur véhicule est limitée à moins de 100 kilomètres.

Le président: Ce n'est le cas qu'une fois sur 20.

M. Bélanger: Oui, mais pourquoi les policiers ne les arrêtent-ils pas?

Le président: Pourquoi ne le faisons-nous pas? Pourquoi ne prenons-nous pas 10c. de cette taxe prélevée sur le prix d'un litre de carburant diesel et ne le donnons-nous pas aux forces de police provinciale pour qu'elles patrouillent les routes?

M. Bélanger: C'est la deuxième suggestion, sénateur.

The Chairman: Is that included in your truck safety fund?

Mr. Bélanger: That is right.

The Chairman: That is excellent. We are very pleased that you were able to be here with us today. We might want to call you back, if you do not mind.

Mr. Bélanger: We would be delighted to come back.

The Chairman: You are very special to us, and to millions of car drivers I might add. We believe that safety is a culture which must be nourished and encouraged. That can be done with training, common sense and certain disciplines.

Thank you again.

The committee continued *in camera*.

Le président: Est-ce inclus dans votre fonds de sécurité du camionnage?

M. Bélanger: Tout à fait.

Le président: Formidable. Nous sommes très heureux que vous ayez pu venir nous rencontrer aujourd'hui. Il se pourrait que nous vous demandions de comparaître à nouveau, si cela ne vous dérange pas.

M. Bélanger: Nous serions ravis de revenir.

Le président: Vous revêtez pour nous un caractère très particulier, ainsi que pour des millions d'automobilistes, pourrais-je ajouter. Nous croyons que la sécurité est une culture qui doit être nourrie et encouragée. Cela peut se faire avec de la formation, du bon sens et certaines disciplines.

Merci encore.

La séance se poursuit à huis clos.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canada Communication Group — Publishing
Ottawa, Canada K1A 0S9

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*
Groupe Communication Canada — Édition
Ottawa, Canada K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

From the Canadian Trucking Association:

Graham Cooper, Director, Government Affairs and Acting
General Manager;

Michèle LeBlanc, Director, Research;

Gilles Bélanger, President.

De l'Association canadienne de camionnage:

Graham Cooper, directeur, Affaires gouvernementales et
directeur général par intérim;

Michèle LeBlanc, directrice, Recherche;

Gilles Bélanger, président.



Second Session
Thirty-fifth Parliament, 1996-97

Deuxième session de la
trente-cinquième législature, 1996-1997

SENATE OF CANADA

*Standing Senate Committee on
Transport and Communications*

Subcommittee on

SÉNAT DU CANADA

*Comité sénatorial permanent des
Transports et des communications*

Sous-comité de la

Transportation Safety

Sécurité des transports

Chairman:
The Honourable J. MICHAEL FORRESTALL

Président:
L'honorable J. MICHAEL FORRESTALL

INDEX

OF PROCEEDINGS

(Issues Nos. 1 to 10 inclusive)

INDEX

DES DÉLIBÉRATIONS

(Fascicules n^{os} 1 à 10 inclusivement)



Prepared by
Dissemination Section,
Information and Documentation Branch,

LIBRARY OF PARLIAMENT

Compilé par
Section de dissémination,
Direction de l'information et de la documentation,

BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

SENATE OF CANADA

Transportation Safety,
Subcommittee of the Standing Senate Committee on
Transport and Communications
2nd Session, 35th Parliament, 1996-1997

INDEX

(Issues 1-10 inclusive)

COMMITTEE

Transportation Safety, Subcommittee of the Standing Senate Committee on Transport and Communications

Motions and agreements

Documents filed, 1:6; 2:3-4,21; 4:3-4; 5:5,56-7; 6:3-4; 7:3-5; 8:3-5;
10:3

Documents printed as appendix, 6:3,34-46

Organization meeting, 1:4-5,7-13

Orders of reference, 1:3; 5:3; 9:3

Procedure, future business, 1:13-5

SENATORS

Adams, Hon. Willie

Organization meeting, 1:7-9,12-3

Transportation Safety and Security

Airports, 4:90-1; 5:133-4,139-40; 7:39-40

Alcohol and drug, 2:17-8,23-4

Aviation safety, 4:25-8; 8:130-1; 9:11-3,22-4,27-8

Dangerous goods, 4:42-3; 6:32-3

Lightstations and AWOS, 5:30-1,37-8,50-3,123-4

Marine safety, 2:73-5; 5:62-3,73,89,96-7; 7:132-3,137-41; 8:21-2,27,
37-9,45-6,58-60,71-6,81-2,145-7

Northern regions, 3:32-3,42,52-3,62-4

Railway safety, 2:31-2; 4:66-7; 5:111,114,116; 7:23-4,54-5,70-1,
123-5; 8:97-100

Road safety, 1:27-8,32; 2:52-5,60; 4:11-4; 5:111,114,116; 8:9-10,15-7

Transportation Safety Board of Canada, 1:54

Trucking, 2:86-8; 4:32; 7:81,86,103-5,110,148-9; 8:114-6,119-20;
10:18-20

Atkins, Hon. Norman K.

Organization meeting, 1:11-2

Transportation Safety and Security, 1:47-52

Bacon, Hon. Lise

Committee, procedure, 1:14

Transportation Safety and Security

Airports, 4:88-9,95; 5:134,139; 7:33-6,39

Alcohol and drug, 1:28; 2:21

Aviation safety, 2:38-9,44; 4:24-5; 8:126-7,132-3; 9:8-10,15-6,20-1

Dangerous goods, 4:43

Lightstations and AWOS, 5:25-6,36-7,118-20

Marine safety, 2:66-7,78-80; 5:60,70,73,83-4; 7:129-30,136-7;

8:20-3,36-7,40,56-7,68-71,139,142-5

Northern regions, 3:16-8,31-2,61

Railway safety, 1:26,31-2; 2:32-3; 4:61-3; 6:22-4; 7:21-2,52-3,65-8;
8:94-6,102

Road safety, 2:51-2,58-9; 4:9-11; 5:106-8,113; 7:121-3; 8:8-9,14

Transportation Safety Board of Canada, 1:47

Trucking, 2:84; 4:31; 7:80,97-103,150; 8:107-11; 10:11-4,21-2

Forrestall, Hon. J. Michael, Chairman of the Committee

Organization meeting, 1:7-13

Transportation Safety and Security

Airports, 5:128,132-141; 7:41-3

Alcohol and drug, 2:10-3,16-21,24-7; 4:30

SÉNAT DU CANADA

Sécurité des transports,
Sous-comité du Comité sénatorial permanent des
Transports et des communications
2^e session, 35^e législature, 1996-1997

INDEX

(Fascicules 1-10 inclusivement)

COMITÉ

Sécurité des transports, sous-comité du Comité sénatorial permanent des transports et des communications

Motions et conventions

Documents annexés, 6:3,47-59

Documents déposés, 1:6; 2:3-4,21; 4:3-4; 5:5,56-7; 6:3-4; 7:3-5;
8:3-5; 10:3

Réunion d'organisation, 1:4-5,7-13

Ordres de renvoi, 1:3; 5:3; 9:3

Procédure, travaux futurs, 1:13-5

SÉNATEURS

Adams, honorable Willie

Réunion d'organisation, 1:7-9,12-3

Sécurité des transports

Aéroports, 4:90-1; 5:133-4,139-40; 7:39-40

Alcool et drogues, 2:17-8,23-4

Bureau de la sécurité des transports du Canada, 1:54

Camionnage, 2:86-8; 4:32; 7:81,86,103-5,110,148-9; 8:114-6,119-20;
10:18-20

Matières dangereuses, 4:42-3; 6:32-3

Phares et AWOS, 5:30-1,37-8,50-3,123-4

Régions nordiques, 3:32-3,42,52-3,62-4

Sécurité aérienne, 4:25-8; 8:130-1; 9:11-3,22-4,27-8

Sécurité ferroviaire, 2:31-2; 4:66-7; 5:111,114,116; 7:23-4,54-5,70-1,
123-5; 8:97-100

Sécurité maritime, 2:73-5; 5:62-3,73,89,96-7; 7:132-3,137-41; 8:21-2,
27,37-9,45-6,58-60,71-6,81-2,145-7

Sécurité routière, 1:27-8,32; 2:52-5,60; 4:11-4; 5:111,114,116;
8:9-10,15-7

Atkins, honorable Norman K.

Réunion d'organisation, 1:11-2

Sécurité des transports, 1:47-52

Bacon, honorable Lise

Comité, procédure, 1:14

Sécurité des transports

Aéroports, 4:88-9,95; 5:134,139; 7:33-6,39

Alcool et drogues, 1:28; 2:21

Bureau de la sécurité des transports du Canada, 1:47

Camionnage, 2:84; 4:31; 7:80,97-103,150; 8:107-11; 10:11-4,21-2

Matières dangereuses, 4:43

Phares et AWOS, 5:25-6,36-7,118-20

Régions nordiques, 3:16-8,31-2,61

Sécurité aérienne, 2:38-9,44; 4:24-5; 8:126-7,132-3; 9:8-10,15-6,20-1

Sécurité ferroviaire, 1:26,31-2; 2:32-3; 4:61-3; 6:22-4; 7:21-2,52-3,
65-8; 8:94-6,102

Sécurité maritime, 2:66-7,78-80; 5:60,70,73,83-4; 7:129-30,136-7;

8:20-3,36-7,40,56-7,68-71,139,142-5

Sécurité routière, 2:51-2,58-9; 4:9-11; 5:106-8,113; 7:121-3; 8:8-9,14

Forrestall, honorable J. Michael, président du Comité

Réunion d'organisation, 1:7-13

Sécurité des transports

Aéroports, 5:128,132-141; 7:41-3

Alcool et drogues, 2:10-3,16-21,24-7; 4:30

Forrestall, Hon. J. Michael, Chairman of the Committee — Cont'd

Transportation Safety and Security —Cont'd

Aviation safety, 1:21,26; 2:40-7; 4:18,20,22-3,27,92-5; 7:116-7; 8:127-30; 9:13-5,17,21,26-8
 Dangerous goods, 4:40,43-6,76-8,80,82
 Lightstations and AWOS, 5:12,14-5,19-20,26-7,40,49-50,53-4,120,123,127
 Marine safety, 2:75-80; 5:71-5,82-3,90,93-4,97-8; 7:127-8,132,136,139-41; 8:24-7,32,35-6,40-5,60-3,66-8,73-81,139,147-9
 Northern regions, 3:18-23,26-7,30-1,38-9,42-55,59-61
 Railway safety, 2:34; 4:57,60-1,66,68-9; 6:20-6,32; 7:11,18-20,23,25-8,56,71-3,114; 8:90,96,100-1
 Road safety, 1:25; 2:55-60; 4:14-6; 5:110-1,114-5; 8:11-3
 Transport Department, 1:16
 Transportation Safety Board of Canada, 1:34,37-47,52-3
 Trucking, 1:29-30; 2:84,87-9; 4:32-4; 7:76,82-4,105-10,146-8; 8:110-1,116-9; 10:19,23-7

Lawson, Hon. Edward M.

Transportation Safety and Security
 Lightstations and AWOS, 5:28-30,54-5
 Marine safety, 5:60-2,70,89-90,96,98

Mercier, Hon. Léonce

Organization meeting, 1:7-8
 Transportation Safety and Security, 1:30-1

Perrault, Hon. Raymond J.

Transportation Safety and Security
 Airports, 4:89-90,92,94-6; 5:131-9
 Dangerous goods, 4:45-6
 Lightstations and AWOS, 5:20-8,47-50,55,119,121-27
 Marine safety, 5:59-60,63,69-73,85-7,96
 Railway safety, 4:65-6,69-70,80-2
 Road safety, 5:100-1,108-14

Rivest, Hon. Jean-Claude

Transportation Safety and Security
 Airports, 7:36-9
 Marine safety, 7:130-2
 Railway safety, 7:19-21,25,53,68-70,78-80,117
 Trucking, 7:93-6,109-10

Roberge, Hon. Fernand

Transportation Safety and Security
 Aviation safety, 8:125-6,132-3
 Marine safety, 8:18-20,23,27-9,33-40,43,53-5,62,65-9,75-7,80,140-3,148
 Railway safety, 6:25-9; 8:91-3,101-2
 Road safety, 8:7-8,11,14-5
 Trucking, 8:109,111-4; 10:13-7,23,25

St. Germain, Hon. Gerry

Transportation Safety and Security
 Airports, 4:87-8
 Aviation safety, 4:22-4
 Dangerous goods, 4:38-9,76-8
 Lightstations and AWOS, 5:15-9,26,31,45-6
 Marine safety, 5:62,65,68,87-8
 Northern regions, 3:14-6,23-4,30,37-42,44-5,48-50,54-60,62
 Railway safety, 4:58,63-4,70
 Road safety, 4:7-8,16-7
 Trucking, 4:34

Spivak, Hon. Mira

Organization meeting, 1:7-13
 Transportation Safety and Security
 Alcohol and drug, 2:12-6,21-3
 Marine safety, 2:67-73
 Trucking, 2:85-6,88-9

Stratton, Hon. Terrance R.

Transportation Safety and Security
 Alcohol and drug, 2:22

Forrestall, honorable J. Michael, président du Comité — Suite

Sécurité des transports —Suite

Bureau de la sécurité des transports du Canada, 1:34,37-47,52-3
 Camionnage, 1:29-30; 2:84,87-9; 4:32-4; 7:76,82-4,96,105-10,146-8; 8:110-1,116-9; 10:19,23-7
 Matières dangereuses, 4:40,43-6,76-8,80,82
 Ministère des transports, rôle, 1:16
 Phares et AWOS, 5:12,14-5,19-20,26-7,40,49-50,53-4,120,123,127
 Régions nordiques, 3:18-23,26-7,30-1,38-9,42-55,59-61
 Sécurité aérienne, 1:21,26; 2:40-7; 4:18,20,22-3,27,92-5; 7:116-7; 8:127-30; 9:13-5,17,21,26-8
 Sécurité ferroviaire, 2:34; 4:57,60-1,66,68-9; 6:20-6,32; 7:11,18-20,23,25-8,56,71-3,114; 8:90,96,100-1
 Sécurité maritime, 2:75-80; 5:71-5,82-3,90,93-4,97-8; 7:127-8,132,136,139-41; 8:24-7,32,35-6,40-5,60-3,66-8,73-81,139,147-9
 Sécurité routière, 1:25; 2:55-60; 4:14-6; 5:110-1,114-5; 8:11-3

Lawson, honorable Edward M.

Sécurité des transports
 Phares et AWOS, 5:28-30,54-5
 Sécurité maritime, 5:60-2,70,89-90,96,98

Mercier, honorable Léonce

Réunion d'organisation, 1:7-8
 Sécurité des transports, 1:30-1

Perrault, honorable Raymond J.

Sécurité des transports
 Aéroports, 4:89-90,92,94-6; 5:131-9
 Matières dangereuses, 4:45-6
 Phares et AWOS, 5:20-8,47-50,55,119,121-27
 Sécurité ferroviaire, 4:65-6,69-70,80-2
 Sécurité maritime, 5:59-60,63,69-73,85-7,96
 Sécurité routière, 5:100-1,108-14

Rivest, honorable Jean-Claude

Sécurité des transports
 Aéroports, 7:36-9
 Camionnage, 7:93-6,109-10
 Sécurité ferroviaire, 7:19-21,25,53,68-70,78-80,117
 Sécurité maritime, 7:130-2

Roberge, honorable Fernand

Sécurité des transports
 Camionnage, 8:109,111-4; 10:13-7,23,25
 Sécurité aérienne, 8:125-6,132-3
 Sécurité ferroviaire, 6:25-9; 8:91-3,101-2
 Sécurité maritime, 8:18-20,23,27-9,33-40,43,53-5,62,65-9,75-7,80,140-3,148
 Sécurité routière, 8:7-8,11,14-5

St. Germain, honorable Gerry

Sécurité des transports
 Aéroports, 4:87-8
 Camionnage, 4:34
 Matières dangereuses, 4:38-9,76-8
 Phares et AWOS, 5:15-9,26,31,45-6
 Régions nordiques, 3:14-6,23-4,30,37-42,44-5,48-50,54-60,62
 Sécurité aérienne, 4:22-4
 Sécurité ferroviaire, 4:58,63-4,70
 Sécurité maritime, 5:62,65,68,87-8
 Sécurité routière, 4:7-8,16-7

Spivak, honorable Mira

Réunion d'organisation, 1:7-13
 Sécurité des transports
 Alcool et drogues, 2:12-6,21-3
 Camionnage, 2:85-6,88-9
 Sécurité maritime, 2:67-73

Stratton, honorable Terrance R.

Sécurité des transports
 Alcool et drogues, 2:22
 Sécurité aérienne, 2:39-40,44-5

Stratton, Hon. Terrance R. — Cont'd
 Transportation Safety and Security — *Cont'd*
 Aviation safety, 2:39-40,44-5
 Railway safety, 2:33-4

SUBJECTS

Transportation Safety and Security

Airports
 Aéroports de Montréal, 7:28-43
 Apron safety, harmonisation, need, 7:29-31,34
 Birds, scare cannons, 4:93; 5:135; 7:31-2
 Calgary Airport Authority, 4:83-96
 Fires, firemen and emergency operations, 1:32-3; 3:23; 4:89; 5:128, 129-30,139-40; 7:31,35-6,41-2; 9:19
 Ground safety and aircraft de-icing, 7:36-43
 Police forces and security agent, 4:85-6,97-8,94; 5:136-7; 7:34-5; 9:19-20
 Restricted areas, passes and security clearance, 4:90-4; 5:131-4,137-9; 7:33-5,39-40; 9:23-4
 Runway, lengths and distance, 3:15,24-6,55,63; 5:56-7
 Runway and aerodrome, condition, maintenance and inspection, 4:25-6; 5:30-2,129,130-1; 7:29; 9:12
 Small versus big airports, impact, 9:7-8,10-1
 Vancouver International Airport Authority, 5:127-41
 Alcohol and drug, use, 2:6-9,28,30; 3:8,30-1,46-7; 4:95; 5:112-3; 7:130
 American regulations, comparison, 2:7,9,11-7,22,24-6; 8:106-7
 Companies, legal responsibility, 2:10-1,24
 Medication, 2:10,15,22,26
 Penalties, 5:112-4
 Testing, 1:28; 2:11-2,13-4,16-24,25,31-2,34-5; 4:8-9,61-3; 5:25-7, 73-4,84-5,113; 6:23-5; 7:16,21-3,56-7,100-2; 8:22-3,36-7,95-6, 132-3,143-5; 9:21-2
Aviation safety
 Accidents, 1:18,24,25,28-9,47-50; 2:39; 3:45,53,55-6; 4:14-6,83-4, 95-6; 5:27-9; 6:6,31-2; 7:36-7; 8:122-6; 9:7,18-9,26-7
 Air navigation technologies, CARS, control tower, 2:45-6; 3:10,13-4, 16-7,22-3,31,44-5,53-7,59,63-4; 4:28; 5:12-4,19-20,22-4,29-30; 7:28-9; 9:17-9,26-7
 Air taxi operations, 1:21; 3:41-2,45-6
 Air traffic controllers, strike, impact, 2:44; 4:91
 Airlines, small versus big, concerns, 7:115-6; 9:6-7,9-16,20-1,24,27-8
 Cargo business, 9:22-5
 Fatigue and flight times, 3:36-9,61-3; 4:26-7; 8:121-2,130-2; 9:26
 Federal jurisdiction, 1:16,17; 8:124-5
 Helicopters, 8:120-33
 Inspections and maintenance, concerns, 7:115-6; 9:13-5,24-6
 Nav Canada, role, 1:20,21,50-1; 2:35-47; 3:10,13; 4:91; 5:18-9; 8:125
 New carriers, 4:18-9; 6:31; 9:15-6
 Parts, rule of origin, 8:129-30; 9:28-9
 Pilot, training and proficiency checks, 3:47-50,57-9; 4:19,21-2,28-9; 5:25-7; 8:124,127-8
 Regulations and laws, 1:20-1; 3:38,52-3,59-61; 4:22; 5:14; 6:31,32; 7:32-3,115-6; 9:5-10
 Regulatory services fees, 2:40-2,46; 3:39-40,50-1; 4:22-3; 5:18-9
 Research and rescue, 3:40-1
 Tires, retreaded or new, quality, 7:84-5,149
Dangerous goods, 1:16-7,24
 Accidents and disasters, 4:40-2,55; 6:11
 Chemical product, responsible care program and emergency plan, 4:34-9,42-4,46,63-4; 6:32; 7:59
 Education program, 4:39-40
 Liquefied petroleum gas, responsible care and emergency plan, 4:70-83
 Marine transportation, 5:73,85-7,95,97-8; 8:48,65-6,71-3
 Northern regions, 3:39,43-4,52-3; 4:21-2,24-5,42; 5:72-5
 Railway transportation, 4:63-4; 6:17-8,20,29,32-3; 7:8,15,27-8,50, 59-60,117-8; 8:13-4,85,94
 Trucking transportation, partnership, 4:44-6
Lightstations and AWOS, automated systems, concerns
 Community residents, training and salaries, 4:28; 5:15-8,45-6
 Costs and fees, 2:79-80; 5:14-5,18-9,36,42,46-7,52-3

Stratton, honorable Terrance R. — Suite
 Sécurité des transports — *Suite*
 Sécurité ferroviaire, 2:33-4

SUJETS

Sécurité des transports

Aéroports
 Accès restreint, laissez-passer et contrôle de sécurité, 4:90-4; 5:131-4, 137-9; 7:33-5,39-40; 9:23-4
 Administration aéroportuaire de Calgary, 4:83-96
 Administration de l'aéroport international de Vancouver, 5:127-41
 Aéroports de Montréal, 7:28-43
 Aires de trafic, harmonisation, besoin, 7:29-31,34
 Corps policiers et agents de sécurité, 4:85-6,97-8,94; 5:136-7; 7:34-5; 9:19-20
 Incendies, pompiers et mesures d'urgence, 1:32-3; 3:23; 4:89; 5:128, 129-30,139-40; 7:31,35-6,41-2; 9:19
 Oiseaux, canons d'effarouchement, 4:93; 5:135; 7:31-2
 Petits aéroports versus gros aéroports, impact, 9:7-8,10-1
 Pistes, longueur et distance, 3:15,24-6,55,63; 5:56-7
 Pistes et aérodromes, état, entretien et inspections, 4:25-6; 5:30-2,129, 130-1; 7:29; 9:12
 Sécurité au sol et dégivrage, responsabilité, 7:36-43
 Alcool et drogues, consommation, 2:6-9,28,30; 3:8,30-1,46-7; 5:112-3; 7:130
 Compagnies, responsabilités juridiques, 2:10-1,24
 Dépistage, test, 1:28; 2:11-2,13-4,16-24,25,31-2,34-5; 4:8-9,61-3; 5:25-7,73-4,84-5,113; 6:23-5; 7:16,21-3,56-7,100-2; 8:22-3, 36-7,95-6,132-3,143-5; 9:21-2
 Médicaments contrôlés, 2:10,15,22,26
 Pénalités, 5:112-4
 Règlementation américaine, comparaison, 2:7,9,11-7,22,24-6; 8:106-7
 Bureau de la sécurité des transports du Canada, enquête, rôle, 1:17,33-7, 40; 6:18; 7:48,67-8,73,113-8,123-4; 8:31,99
 Accidents militaires, 1:52-3
 Collaboration et échange d'information, 1:43-4,47-54
 Procédure et enquêteurs, pouvoirs, 1:42-7,49
 Rapport et recommandations, délais et fiabilité, 1:41-2,55; 8:138-40, 143,147-9
 Système, défaillance à trouver, priorité, 1:36-7,38,44,53
 Témoins, renseignements confidentiels, 1:37-8,43,45; 8:35-6
 Camionnage, inquiétudes, 1:27,28,30-1; 2:53-6,81-3,87-9; 6:29-30; 7:49,109-10,118-21; 8:103-4; 10:4-5
 Alcool et drogues, dépistage, 2:14-7,20,21-4,88; 4:30; 7:100-2; 8:106-7; 10:21-2
 Camionnage transfrontalier incluant le Mexique, 7:96-7,105-6; 8:110; 10:5-6,17,24-5
 Camionneur, comportement, 7:87-94,102-5; 8:111; 10:5-6,22-3,26-7
 Code et normes nationales, besoin, 1:29-30,53-4; 2:83-6; 3:9; 4:5,7, 10-1,31-2; 7:54-5,77,78-9,93,94,95-8,103-4; 8:10-3,15-6,104-5, 106,112-6; 10:6-11,13,16-8
 Contrôle et inspections, 7:92-3; 8:12-3,105-6,112-3; 10:18,22,25-6
 Cours de conduite et formation professionnelle, 5:103; 7:90-1,94-5, 99-100; 7:125-6; 8:104,116-20; 10:8-9,14-6
 Dispositifs anti-éclaboussures et anti-projections, 2:57; 7:109,147-8; 8:118-9
 Heures de conduite et fatigue, 2:86-7; 4:13-4,30,32,46; 7:91-2,98-9, 104-5; 8:16-7,104,107-11,113-4; 10:11-4,23-4
 Pneus, réchappés ou neufs, 1:30; 4:32-4; 7:73-87,141-50; 8:10,116
 Trains routiers triples, 7:106-8,110-2
Matières dangereuses, 1:16-7,24
 Accidents et désastres, 4:40-2,55; 6:11
 Camionnage, partenariat, 4:44-6
 Éducation, programme, 4:39-40
 Gaz et pétrole liquéfiés, gestion et plan d'urgence, 4:70-83
 Produits chimiques, gestion et plan d'urgence, 4:34-9,42-4,46,63-4; 6:32; 7:59
 Régions nordiques, 3:39,43-4,52-3; 4:21-2,24-5,42; 5:72-5
 Transport ferroviaire, 4:63-4; 6:17-8,20,29,32-3; 7:8,15,27-8,50, 59-60,117-8; 8:13-4,85,94

Transportation Safety and Security —Cont'd

- Lightstations and AWOS, automated systems, concerns —Cont'd
 East Coast, 7:136-7; 8:18-9,39-40
 Reliability, failure and lack, 2:78-9; 4:23-4; 5:7-12,19-20,22-5,30-2, 35,37-8,43-4,52,54-5,116-8,120,122-3,125-7; 8:20-1; 9:12-3
 Staffed, role and reliable, 5:32-5,38-45,53-6,117,118-9,123-4; 8:62-3
 Visual and automated observation, combination, proposal, 5:9,17,21-2, 36-7,48-9,119-22
 West Coast, particularities and marine traffic, 5:20-3,47-8,50-2,64, 118,120-1
 Marine safety, 1:25-6; 5:57-8
 Accident, 1:18-9,44; 2:12,75; 3:11,12; 5:69-70,73-4,85-8,96-7; 8:138-9,143,146-7
 Coast Guard, role, responsibilities and employees, 1:15,16,52; 2:62-81; 3:11-2; 5:46,49-50,52-3,58,62,80,84,93-4,139-40; 7:129-31,136; 8:75-6
 Ferry industry, 5:90-8; 8:134
 Hydrographic charting, 3:12-3,18,19-22; 5:72-5; 8:30-3
 Ice-breakers and ice-strengthened ships, 7:137-41
 Inspections, control and port safety, 1:21-2; 5:58-63,68-9,80,83,84,94, 95; 7:134-5; 8:17,21-2,28-30,34-5,38-9,50,58-9,62,63-5,71,134-6, 141-2
 Jurisdiction, 1:16,17; 5:80-1,85,89-90
 Legislative regulations and conventions, 5:59-60,78-84,87-9,92-3; 7:133-4; 8:27-9,46-7,49-50,53-4,133-6
 Marine towing industry, 5:75-90,125-7
 Military and port authorities, relations, 8:70-1,73-5
 Offshore supply vessels, safety practices, 8:26-7
 Personnel, qualification, training, hours of work, 8:17-20,23-5,27, 31-2,40-5,52-3,68-70,135,136-8,142-3,145-6
 Piloting, pilots and navigation technologies, 2:63,76-8; 5:63-75,84, 124-5; 7:126-36; 8:19,32-4,37-8,43-6,76-8
 Pollution and garbage, prevention and disposal, 2:68-70,76; 5:87-8; 8:36,48-9,54-5,57-62,75-6,135-6
 Ports Police, disbanded, impact, 8:64-8,72-3,78-82
 Recreational boating, 1:10-2; 2:65,70-3,78; 7:129-30; 8:50-1,56-7,70
 Registration and certification, requirements, need, 8:50-2,55-7
 Search and rescue program, 2:64,73-6; 3:24; 5:94-7,117,120,139-40; 7:132-3; 8:134
 Tanker safety, standards, 1:22; 2:77
 Vessel traffic system (VTS), 8:64,76-8
 Northern regions, Northwest Territories, Nunavut, 3:5-6
 Air transportation and airport infrastructure, 3:6-7,9-11,13-7,22-31, 33-64; 4:21-2,24-5,90-1; 5:30-2,56-7,137-9; 8:127-8,130-2; 9:11-2
 Environmental safety, 3:32-3; 4:42
 Marine transportation, 3:11-3,14,18,19-22,27; 5:72-5; 7:127-8,132, 135-41; 8:45-6
 Medical evacuation, 3:51-2; 5:31
 National highway and winter roads, 3:7-9,13,14-5,16,17-9,27,29,33
 Yellowknife, city, 3:29-33
 Railway safety, 1:22-3
 Accidents, 1:19,23,26-7; 2:33; 4:53-6,66-7,69-70; 6:6-7,9,11-2,20,22, 26; 7:7-11,19-20,27-8,47-9,64,66-8,70-2,113-4,123-4; 8:86,88-91, 96,99
 Alcohol and drug, use, 2:28,30,31-3,34-5; 4:61-3; 6:23-5; 7:16,21-3, 56-7; 8:95-6
 Canadian National Railway, 6:10-5; 7:7-28
 Canadian Pacific Railway, 4:47-52,57-9,65; 6:9
 Canalert, fatigue, study, 4:47,51-2,65-8; 7:12-3,45-6,62,70
 Inspectors, 2:29,32; 6:8
 Jurisdiction, deregulation and standards, 2:28; 4:76-7; 6:8-12,14-7, 18,20-2; 7:43-7,51-2,64,67; 8:87-8,93
 Labour management relationship, hours of work, 6:25-6; 7:18-9,50-1, 68-73; 8:97-8
 Level crossing, 1:23,26-7; 2:30,33,34; 4:56,59-60,70; 7:8-9,15-6,17, 20,21,25-6,50-1,60-2; 8:86-7,94-5
 Profitability and fiscal inequities, 4:57-9; 6:13,18; 7:64-5
 RailTex Canada Inc., 8:83-103
 Railway equipment and technology, inspections, maintenance, repairs, concerns, 4:50-2,65-6,68-9; 6:9-19,21-2,26-9; 7:9-12,20-1,23-4, 26-7,44-9,52-4,60,62-3,65-6,112-3,117-8; 8:85-6,92,98-102
 Railway Safety Act, 2:27-35; 4:56-7; 7:16-7
 Short lines, 1:31-2; 2:28,86; 6:22-3; 7:56-9; 8:14-5,84,87-91
 Regulation and deregulation, impact, 6:5-7; 7:111-2
 Administrative penalty system, need, 6:7-8

Sécurité des transports —Suite**Matières dangereuses —Suite**

- Transport maritime, 5:73,85-7,95,97-8; 8:48,65-6,71-3
 Phares et AWOS, système automatisé, inquiétudes
 Côte est, 7:136-7; 8:18-9,39-40
 Côte ouest, particularités et trafic maritime, 5:20-3,47-8,50-2,64,118, 120-1
 Coûts et frais, 2:79-80; 5:14-5,18-9,36,42,46-7,52-3
 Évaluation visuelle et automatisée, combinaison proposée, 5:9,17,21-2, 36-7,48-9,119-22
 Fiabilité, panes et lacunes, 2:78-9; 4:23-4; 5:7-12,19-20,22-5,30-2, 35,37-8,43-4,52,54-5,116-8,120,122-3,125-7; 8:20-1; 9:12-3
 Gardiens, rôle et fiabilité, 5:32-5,38-45,53-6,117,118-9,123-4; 8:62-3
 Résidents des collectivités, formation et salaires, 4:28; 5:15-8,45-6
 Régions nordiques, Territoires du Nord-Ouest, Nunavut, 3:5-6
 Évacuation médicale, 3:51-2; 5:31
 Protection environnementale, 3:32-3; 4:42
 Route nationale et chemins d'hiver, 3:7-9,13,14-5,16,17-9,27,29,33
 Transport aérien et infrastructure, 3:6-7,9-11,13-7,22-31,33-64; 4:21-2,24-5,90-1; 5:30-2,56-7,137-9; 8:127-8,130-2; 9:11-2
 Transport maritime, 3:11-3,14,18,19-22,27; 5:72-5; 7:127-8,132, 135-41; 8:45-6
 Yellowknife, ville, 3:29-33
 Réglementation et dérèglementation, impact, 6:5-7; 7:111-2
 Contrevenants, sanctions administratives, besoin, 6:7-8
 Sécurité aérienne
 Accidents, 1:18,24,25,28-9,47-50; 2:39; 3:45,53,55-6; 4:14-6,83-4, 95-6; 5:27-9; 6:6,31-2; 7:36-7; 8:122-6; 9:7,18-9,26-7
 Compagnies aériennes, grosses versus petites, 7:115-6; 9:6-7,9-16, 20-1,24,27-8
 Compétence fédérale, 1:16,17; 8:124-5
 Contrôleurs, grève, effet, 2:44; 4:91
 Droits de service, 2:40-2,46; 3:39-40,50-1; 4:22-3; 5:18-9
 Fatigue et heures de vol, 3:36-9,61-3; 4:26-7; 8:121-2,130-2; 9:26
 Hélicoptères, 8:120-33
 Inspections et entretien, inquiétudes, 7:115-6; 9:13-5,24-6
 Marchandises, expédition, 9:22-5
 Nav Canada, rôle, 1:20,21,50-1; 2:35-47; 3:10,13; 4:91; 5:18-9; 8:125
 Nouveaux transporteurs, 4:18-9; 6:31; 9:15-6
 Pièces d'origine, importance, 8:129-30; 9:28-9
 Pilotes, compétences et formation, 3:47-50,57-9; 4:19,21-2,28-9; 5:25-7; 8:124,127-8
 Pneus, réchappés ou neufs, qualité, 7:84-5,149
 Recherche et sauvetage, 3:40-1
 Réglementation et législation, 1:20-1; 3:38,52-3,59-61; 4:22; 5:14; 6:31,32; 7:32-3,115-6; 9:5-10
 Taxis aériens, 1:21; 3:41-2,45-6
 Technologies de navigation, CARS, tour de contrôle, 2:45-6; 3:10, 13-4,16-7,22-3,31,44-5,53-7,59,63-4; 4:28; 5:12-4,19-20,22-4, 29-30; 7:28-9; 9:17-9,26-7
 Sécurité ferroviaire, 1:22-3
 Accidents, 1:19,23,26-7; 2:33; 4:53-6,66-7,69-70; 6:6-7,9,11-2,20,22, 26; 7:7-11,19-20,27-8,47-9,64,66-8,70-2,113-4,123-4; 8:86,88-91, 96,99
 Alcool et drogues, usage, 2:28,30,31-3,34-5; 4:61-3; 6:23-5; 7:16, 21-3,56-7; 8:95-6
 Assujettissement, dérèglementation et normes, 2:28; 4:76-7; 6:8-12, 14-7,18,20-2; 7:43-7,51-2,64,67; 8:87-8,93
 Canadien National Limité, 6:10-5; 7:7-28
 Canadien Pacifique Limité, 4:47-52,57-9,65; 6:9
 Canalert, fatigue, étude, 4:47,51-2,65-8; 7:12-3,45-6,62,70
 Inspecteurs, 2:29,32; 6:8
 Lignes secondaires, 1:31-2; 2:28,86; 6:22-3; 7:55-9; 8:14-5,84,87-91
 Loi sur la sécurité ferroviaire, 2:27-35; 4:56-7; 7:16-7
 Matériel ferroviaire et technologie, inspections, entretien, réparations, craintes, 4:50-2,65-6,68-9; 6:9-19,21-2,26-9; 7:9-12,20-1,23-4,26-7, 44-9,52-4,60,62-3,65-6,112-3,117-8; 8:85-6,92,98-102
 Passages à niveau, 1:23,26-7; 2:30,33,34; 4:56,59-60,70; 7:8-9,15-6, 17,20,21,25-6,50-1,60-2; 8:86-7,94-5
 RailTex Canada Inc., 8:83-103
 Relations patronales-syndicales, comités, heures de travail, 6:25-6; 7:18-9,50-1,68-73; 8:97-8
 Rendement et injustices fiscales, 4:57-9; 6:13,18; 7:64-5

Transportation Safety and Security —Cont'd

- Road safety
 Accidents, causes and prevention, 1:19,23,27-8; 2:52-4; 4:14-6; 5:99-101,103,112-4; 7:118-20
 Air bags, 2:48-9,51,57-8; 4:6,9-10; 5:109-11
 Atlantic Provinces, 8:6-17; 10:20-1
 British Columbia, licences process, 5:103,104-8
 Child restraints, 2:51-2
 Drivers, education, 4:5-7; 5:98-107,110,112,115-6; 7:119-25
 Driving with a suspended licence, 4:16-8
 Engineering and technology improvement, 5:100-2,104,105-6; 7:119,123,125
 Highways and roads, improvement and financing, 2:49-56,58-61; 3:7-8,13,17-8; 5:111-2; 8:6-7,9-10,13; 10:7-8,16-7,19-21
 Jurisdiction, shared responsibility, 1:16,23-4,32; 8:7
 National code, provincial harmonisation, need, 4:11-3; 8:7-13,15-6
 Police force, lack, 5:102,108
 Regulations, 1:19-20; 7:121
 Removable seats, 2:47-8,58
 Traffic conditions, neon signs, 7:124-5
 Transport Department, role, 1:15-9,24-5,40; 3:35-6,38,47-8; 4:19-21,37,86; 5:77-8,82-3,125-6; 7:123-4; 8:63-4; 9:8
 Inspections and audit, privatisation, concerns, 7:115-6; 9:13-7
 Transportation Safety Board of Canada, investigation, role, 1:17,33-7,40; 6:18; 7:48,67-8,73,113-8,123-4; 8:31,99
 Military accidents, 1:52-3
 Other agencies, collaboration and data exchange, 1:43-4,47-54
 Procedure and investigators, powers, 1:42-7,49
 Report and recommendations, delays and reliability, 1:41-2,55; 8:138-40,143,147-9
 System, weakness to find, basic principles, 1:36-7,38,44,53
 Witnesses, interview, protected, 1:37-8,43,45; 8:35-6
 Trucking, concerns, 1:27,28,30-1; 2:53-6,81-3,87-9; 6:29-30; 7:49,109-10,118-21; 8:103-4; 10:4-5
 Alcohol and drug, use, 2:14-7,20,21-4,88; 4:30; 7:100-2; 8:106-7; 10:21-2
 Control station, checkpoint and inspections, 7:92-3; 8:12-3,105-6,112-3; 10:18,22,25-6
 Cross-border driving including Mexico, 7:96-7,105-6; 8:110; 10:5-6,17,24-5
 Driving and training program, 5:103; 7:90-1,94-5,99-100; 7:125-6; 8:104,116-20; 10:8-9,14-6
 Driving times in hours and fatigue, 2:86-7; 4:13-4,30,32,46; 7:91-2,98-9,104-5; 8:16-7,104,107-11,113-4; 10:11-4,23-4
 National safety code and standards, need, 1:29-30,53-4; 2:83-6; 3:9; 4:5,7,10-1,31-2; 7:54-5,77-8,9,93,94,95-8,103-4; 8:10-3,15-6,104-5,106,112-6; 10:6-11,13,16-8
 Splash and spray technology, 2:57; 7:109,147-8; 8:118-9
 Tires, retreaded or new, 1:30; 4:32-4; 7:73-87,141-50; 8:10,116
 Triple trailers, concerns, 7:106-8,110-2
 Truckers, behavior, 7:87-94,102-5; 8:111; 10:5-6,22-3,26-7

Sécurité des transports —Suite

- Sécurité maritime et nautique, 1:25-6; 5:57-8
 Accidents, 1:18-9,44; 2:12,75; 3:11,12; 5:69-70,73-4,85-8,96-7; 8:138-9,143,146-7
 Autorités militaire et portuaire, relations, 8:70-1,73-5
 Brise-glace et cote glaces, 7:137-41
 Cartes hydrographiques, 3:12-3,18,19-22; 5:72-5; 8:30-3
 Compétence, 1:16,17; 5:80-1,85,89-90
 Garde côtière canadienne, rôle, responsabilités et effectifs, 1:15,16,52; 2:62-81; 3:11-2; 5:46,49-50,52-3,58,62,80,84,93-4,139-40; 7:129-31,136; 8:75-6
 Immatriculation et certification, exigences, besoin, 8:50-2,55-7
 Inspections, contrôle et sécurité portuaire, 1:21-2; 5:58-63,68-9,80,83,84,94,95; 7:134-5; 8:17,21-2,28-30,34-5,38-9,50,58-9,62,63-5,71,134-6,141-2
 Navigation de plaisance, 1:10-2; 2:65,70-3,78; 7:129-30; 8:50-1,56-7,70
 Navires citernes, normes, 1:22; 2:77
 Navires d'approvisionnement en mer (plate-forme), exigences, 8:26-7
 Personnel maritime, compétences, formation, heures de travail, 8:17-20,23-5,27,31-2,40-5,52-3,68-70,135,136-8,142-3,145-6
 Pilotage, pilotes et aides à la navigation, 2:63,76-8; 5:63-75,84,124-5; 7:126-36; 8:19,32-4,37-8,43-6,76-8
 Police de ports, démantèlement, incidence, 8:64-8,72-3,78-82
 Pollution et déchets, prévention et élimination, 2:68-70,76; 5:87-8; 8:36,48-9,54-5,57-62,75-6,135-6
 Recherche et sauvetage, 2:64,73-6; 3:24; 5:94-7,117,120,139-40; 7:132-3; 8:134
 Réglementation législative et conventions, 5:59-60,78-84,87-9,92-3; 7:133-4; 8:27-9,46-7,49-50,53-4,133-6
 Remorquage maritime, industrie, 5:75-90,125-7
 Système de trafic maritime (STM), 8:64,76-8
 Traversier, industrie, 5:90-8; 8:134
 Sécurité routière
 Accidents, causes et prévention, 1:19,23,27-8; 2:52-4; 4:14-6; 5:99-101,103,112-4; 7:118-20
 Banquette amovible, 2:47-8,58
 Circulation, panneaux d'avertissement, 7:124-5
 Colombie-Britannique, permis, délivrance, processus, 5:103,104-8
 Compétences, partage, 1:16,23-4,32; 8:7
 Conducteurs, éducation, 4:5-7; 5:98-107,110,112,115-6; 7:119-25
 Conduite avec permis suspendus, 4:16-8
 Corps policiers, insuffisance, 5:102,108
 Coussins gonflables, 2:48-9,51,57-8; 4:6,9-10; 5:109-11
 Ingénierie et technologie, amélioration, 5:100-2,104,105-6; 7:119,123,125
 Mesures et harmonisation nationales, besoin, 4:11-3; 8:7-13,15-6
 Provinces de l'Atlantique, 8:6-17; 10:20-1
 Règlements, 1:19-20; 7:121
 Routes et autoroutes, amélioration et financement, 2:49-56,58-61; 3:7-8,13,17-8; 5:111-2; 8:6-7,9-10,13; 10:7-8,16-7,19-21
 Sièges d'enfant, 2:51-2
 Transports, ministère, rôle, 1:15-9,24-5,40; 3:35-6,38,47-8; 4:19-21,37,86; 5:77-8,82-3,125-6; 7:123-4; 8:63-4; 9:8
 Inspections, privatisation, inquiétudes, 7:115-6; 9:13-7

WITNESSES AND ADVISERS

- Abram, Jim**, President, British Columbia Lightkeepers
 Transportation Safety and Security, 5:38-56
- Ackermans, Faye**, General Manager, Safety and Regulatory Affairs,
 Canadian Pacific Railway
 Transportation Safety and Security, 4:51,53-9,62-6,69-70
- Antoine, Hon. Jim**, Minister, Transportation Department, Government of
 the Northwest Territories
 Transportation Safety and Security, 3:6-19,22-8
- Auger, Daniel**, Assistant Director, Program Development, Transportation
 Department, Government of the Northwest Territories
 Transportation Safety and Security, 3:24

TÉMOINS ET CONSEILLERS

- Abram, Jim**, président, British Columbia Lightkeepers
 Sécurité des transports, 5:38-56
- Ackermans, Faye**, gestionnaire général, Sécurité et réglementation,
 Canadien Pacifique Limité
 Sécurité des transports, 4:51,53-9,62-6,69-70
- Antoine, honorable Jim**, ministre, ministère des Transports, Territoires
 du Nord-Ouest
 Sécurité des transports, 3:6-19,22-8
- Auger, Daniel**, sous-directeur, Élaboration des programmes, ministère
 des Transports, Territoires du Nord-Ouest
 Sécurité des transports, 3:24

- Bachl, Ben**, Local 2213, Air Ontario, National Automobile, Aerospace, Transportation and General Workers Union of Canada
Transportation Safety and Security, 6:26,32
- Ballantyne, Robert H.**, President, Railway Association of Canada
Transportation Safety and Security, 7:57,65-8,70,72-3
- Bélanger, Gilles**, President, Canadian Trucking Association
Transportation Safety and Security, 10:4-27
- Bellefontaine, David F.**, President and Chief Executive Officer, Halifax Port Corporation
Transportation Safety and Security, 8:63-77
- Boucher, Gaétan**, Acting Director General, Safety and Security Secretariat, Transport Department
Transportation Safety and Security, 1:26-7
- Bourrier, Bob**, CN Rail, VIA, Local 100, National Automobile, Aerospace, Transportation and General Workers Union of Canada
Transportation Safety and Security, 6:13-5,25-6,33
- Brodsky, Harvey**, Managing Director, Tire Retread Association
Transportation Safety and Security, 7:141-50
- Butler, Barbara** (Personal presentation)
Transportation Safety and Security, 2:6-27
- Cameron, Roger**, General Manager, Public Communications, Railway Association of Canada
Transportation Safety and Security, 7:58-65,68-71
- Campbell, Don G.**, President, Rubber Association of Canada
Transportation Safety and Security, 7:78-80,83-7
- Cooper, Graham**, Director, Government Affairs, Canadian Trucking Association
Transportation Safety and Security, 10:10-1,14-24
- Cooper, Russel V.**, President, Council of Marine Carriers
Transportation Safety and Security, 5:81,84-6,88-90
- Cross, Denis**, Local 101, CP Rail, National Automobile, Aerospace, Transportation and General Workers Union of Canada
Transportation Safety and Security, 6:15-6,22,27-8
- De Bastiani, Pietro**, Executive Assistant, Transportation Department, Government of the Northwest Territories
Transportation Safety and Security, 3:19-21
- Dodge, Ed**, Executive Vice-President, Operations, Canadian Pacific Railway
Transportation Safety and Security, 4:47-52,58-70
- Dolan, Bob**, Vice-President, Human Resources, CN Rail
Transportation Safety and Security, 7:23,25
- Doods, Stan**, Societal Affairs Co-ordinator, Canadian Chemical Producers' Association
Transportation Safety and Security, 4:35-46
- Douglas, Don**, Executive Director, Northern Air Transport Association
Transportation Safety and Security, 3:33-53
- Douglas, Villi**, Operations Manager, Pacific Coastal Airlines, British Columbia Aviation Council
Transportation Safety and Security, 5:22
- Dunn, Bob**, Division Manager, Oliver Rubber Company Standard Products, Tire Retread Association
Transportation Safety and Security, 7:146-7
- Elke, Kevin**, Chief Pilot, First Air
Transportation Safety and Security, 3:54-64
- Bachl, Ben**, section locale 2213, Air Ontario, Syndicat national de l'automobile, de l'aérospatiale, du transport et des autres travailleurs et travailleuses du Canada
Sécurité des transports, 6:26,32
- Ballantyne, Robert H.**, président, Association des chemins de fer du Canada
Sécurité des transports, 7:57,65-8,70,72-3
- Bélanger, Gilles**, président, Association canadienne de camionnage
Sécurité des transports, 10:4-27
- Bellefontaine, David F.**, président et dirigeant principal, Société du port de Halifax
Sécurité des transports, 8:63-77
- Boucher, Gaétan**, directeur général intérimaire, Secrétariat de la sécurité et sûreté, ministère des Transports
Sécurité des transports, 1:26-7
- Bourrier, Bob**, CN Rail, VIA, section locale 100, Syndicat national de l'automobile, de l'aérospatiale, du transport et des autres travailleurs et travailleuses du Canada
Sécurité des transports, 6:13-5,25-6,33
- Brodsky, Harvey**, directeur général, Tire Retread Association
Sécurité des transports, 7:141-50
- Butler, Barbara** (présentation personnelle)
Sécurité des transports, 2:6-27
- Cameron, Roger**, directeur général, Communications publiques, Association des chemins de fer du Canada
Sécurité des transports, 7:58-65,68-71
- Campbell, Don G.**, président, Association canadienne de l'industrie du caoutchouc
Sécurité des transports, 7:78-80,83-7
- Cooper, Graham**, directeur, Affaires gouvernementales, Association canadienne de camionnage
Sécurité des transports, 10:10-1,14-24
- Cooper, Russel V.**, président, Council of Marine Carriers
Sécurité des transports, 5:81,84-6,88-90
- Cross, Denis**, section locale 101, CP Rail, Syndicat national de l'automobile, de l'aérospatiale, du transport et des autres travailleurs et travailleuses du Canada
Sécurité des transports, 6:15-6,22,27-8
- De Bastiani, Pietro**, chef de cabinet, ministère des Transports, Territoires du Nord-Ouest
Sécurité des transports, 3:19-21
- Dodge, Ed**, vice-président général, Opérations, Canadien Pacifique Limité
Sécurité des transports, 4:47-52,58-70
- Dolan, Bob**, vice-président, Ressources humaines, CN Rail
Sécurité des transports, 7:23,25
- Doods, Stan**, coordonnateur des affaires sociales, Association canadienne des fabricants de produits chimiques
Sécurité des transports, 4:35-46
- Douglas, Don**, directeur exécutif, Northern Air Transport Association
Sécurité des transports, 3:33-53
- Douglas, Villi**, directeur de l'exploitation, Pacific Coastal Airlines, British Columbia Aviation Council
Sécurité des transports, 5:22

- Engels, Maurice C.**, Former Chair, Railway Safety Act Review Committee
Transportation Safety and Security, 2:27-35
- Evans, Peter M.**, Director of Operations, Harbour Air Ltd., British Columbia Aviation Council
Transportation Safety and Security, 5:24-5,28,32
- Flotre, Al**, President, British Columbia Coast Pilots Ltd
Transportation Safety and Security, 5:65-75
- Godding, Richard J.**, Vice-President, Corporate and Public Affairs, Canadian Automobile Association
Transportation Safety and Security, 2:52-7
- Hogg, Ross**, First Vice-Chair, Alberta Safety Council
Transportation Safety and Security, 4:5-18
- Housch, Gary**, Vice-President, Brotherhood of Maintenance of Way Employees
Transportation Safety and Security, 6:19-29
- Houston, J. H.**, Provincial Legislative Board, Chairman for Ontario, Brotherhood of Locomotive Engineers
Transportation Safety and Security, 7:43-52,55
- Hucker, Thomas G.**, International Vice-President and National Legislative Representative, Brotherhood of Locomotive Engineers
Transportation Safety and Security, 7:43,52-6
- Hughes, John**, Port Manager, Seconda Marine Services Ltd
Transportation Safety and Security, 8:17-29
- Hunt, Brian**, President, Canadian Automobile Association
Transportation Safety and Security, 2:47-52,55-61
- Jackson, Ron**, Assistant Deputy Minister, Safety and Security Group, Transport Department
Transportation Safety and Security, 1:15-33
- James, Brian E.**, Ex-President, Rubber Association of Canada
Transportation Safety and Security, 7:73-7,80-6
- Johnson, Kenneth A.**, Executive Director, Transportation Safety Board of Canada
Transportation Safety and Security, 1:33-55
- Kaardal, Stan**, Campbell River Aircraft Operators Association, British Columbia Aviation Council
Transportation Safety and Security, 5:11-2,15,23,29-32
- Knight, Alan**, Divisional Master, Company of Master Mariners of Canada
Transportation Safety and Security, 8:133-49
- Koroscil, Richard**, Vice-President, Airport Operations, Vancouver International Airport Authority
Transportation Safety and Security, 5:127-41
- Kurtze, Bill**, Managing Director, Transportation and Emergency Response, Propane Gas Association of Canada
Transportation Safety and Security, 4:70-83
- Lacroix, Louis**, President, Teamsters Canada
Transportation Safety and Security, 7:95-7,99-110
- Lamoureux, Bob**, President, Alberta Aviation Council
Transportation Safety and Security, 4:18-29
- Lantz, Ivan**, Manager, Marine Operations, Fednav Limited/Shipping Federation of Canada
Transportation Safety and Security, 7:141
- Dunn, Bob**, directeur de division, Oliver Rubber Company Standard Products, Tire Retread Association
Sécurité des transports, 7:146-7
- Elke, Kevin**, chef pilote, First Air
Sécurité des transports, 3:54-64
- Engels, Maurice C.**, ancien président, Comité d'examen de la Loi sur la sécurité ferroviaire
Sécurité des transports, 2:27-35
- Evans, Peter M.**, directeur de l'exploitation, Harbour Air Ltd., British Columbia Aviation Council
Sécurité des transports, 5:24-5,28,32
- Flotre, Al**, président, British Columbia Coast Pilots Ltd
Sécurité des transports, 5:65-75
- Godding, Richard J.**, vice-président, Affaires corporatives et publiques, Association canadienne des automobilistes
Sécurité des transports, 2:52-7
- Hogg, Ross**, premier vice-président, Alberta Safety Council
Sécurité des transports, 4:5-18
- Housch, Gary**, vice-président, Fraternité des préposés à l'entretien des voies
Sécurité des transports, 6:19-29
- Houston, J. H.**, Conseil législatif provincial, président, Section de l'Ontario, Fraternité des ingénieurs de locomotives
Sécurité des transports, 7:43-52,55
- Hucker, Thomas G.**, vice-président international et représentant national, Comité législatif, Fraternité des ingénieurs de locomotives
Sécurité des transports, 7:43,52-6
- Hughes, John**, gérant du port, Seconda Marine Services Ltd
Sécurité des transports, 8:17-29
- Hunt, Brian**, président, Association canadienne des automobilistes
Sécurité des transports, 2:47-52,55-61
- Jackson, Ron**, sous-ministre adjoint, Groupe de la sécurité et sûreté, ministère des Transports
Sécurité des transports, 1:15-33
- James, Brian E.**, ancien président, Association canadienne de l'industrie du caoutchouc
Sécurité des transports, 7:73-7,80-6
- Johnson, Kenneth A.**, directeur exécutif, Bureau de la sécurité des transports du Canada
Sécurité des transports, 1:33-55
- Kaardal, Stan**, Campbell River Aircraft Operators Association, British Columbia Aviation Council
Sécurité des transports, 5:11-2,15,23,29-32
- Knight, Alan**, capitaine de division, Company of Master Mariners of Canada
Sécurité des transports, 8:133-49
- Koroscil, Richard**, vice-président, Opération aéroportuaires, Administration de l'aéroport international de Vancouver
Sécurité des transports, 5:127-41
- Kurtze, Bill**, directeur général, Transports et intervention d'urgence, Association canadienne du gaz propane
Sécurité des transports, 4:70-83
- Lacroix, Louis**, président, Teamsters Canada
Sécurité des transports, 7:95-7,99-110

- Laporte, François**, Director and Assistant to the President, Teamsters Canada
Transportation Safety and Security, 7:87-94,97-110
- Laserich, Paul**, Director, Northern Air Transport Association
Transportation Safety and Security, 3:39,41,51-3
- Learn, Reg**, Vice-President, Avrail Inc.
Transportation Safety and Security, 7:111-8,123-4
- Leblanc, Michèle**, Director, Research, Canadian Trucking Association
Transportation Safety and Security, 10:20
- Lloyd, Jerry**, President and Chief Executive Officer, British Columbia Aviation Council
Transportation Safety and Security, 5:7,9-11,14-20,23,30-2
- Lovell, David**, Mayor, City of Yellowknife
Transportation Safety and Security, 3:28-33
- Lowes Brian**, Executive Director, British Columbia Safety Council
Transportation Safety and Security, 5:98-116
- Machet, Peter**, President, Avrail Inc.
Transportation Safety and Security, 7:110,115-6,124
- Major, Guy P.**, Counsel, Administration Pilotage Laurentides
Transportation Safety and Security, 7:126
- Malec, George**, Assistant Harbour Master, Halifax Port Corporation
Transportation Safety and Security, 8:65-6,71-3
- Markson, Frank**, Alberta Regional Manager, Canadian Chemical Producers' Association
Transportation Safety and Security, 4:34-46
- Martin, William H.**, Vice-President, Corporation Safety and Standards, British Columbia Ferry Corporation
Transportation Safety and Security, 5:90-8
- McBain, Jack T.**, Senior Vice-President, Operations, CN Rail
Transportation Safety and Security, 7:7-28
- McCarron, Peter E.**, General Manager, RailTex Canada Inc.
Transportation Safety and Security, 8:83-103
- McCoy, Robert D.**, Canadian Merchant Service Guild
Transportation Safety and Security, 5:125-7
- McCutcheon, Dave**, Flight Safety Manager, Canadian Helicopters Limited
Transportation Safety and Security, 8:120-33
- McLennan, Dennis**, Chair, Pacific Pilotage Authority Canada
Transportation Safety and Security, 5:63-5,69-72,75
- Michaud, Jean-Claude**, President, Administration Pilotage Laurentides
Transportation Safety and Security, 7:126-33
- Mokbel, Georges**, Manager, Product Engineering, Michelin, Rubber Association of Canada
Transportation Safety and Security, 7:78-86
- Morrison, Lynn**, Chief Pilot and Co-owner, Baxter Aviation, British Columbia Aviation Council
Transportation Safety and Security, 5:27
- Mott, Eric**, Constable, Police Association of Nova Scotia, Local 112, Ports Canada Police
Transportation Safety and Security, 8:78-82
- Mottram, Melvin**, Program Director, Alberta Safety Council
Transportation Safety and Security, 4:9-10,14-7
- Lamoureux, Bob**, président, Alberta Aviation Council
Sécurité des transports, 4:18-29
- Lantz, Ivan**, directeur, Navigation maritime, Fednav Limitée/Fédération maritime du Canada
Sécurité des transports, 7:141
- Laporte, François**, directeur et adjoint du président, Affaires gouvernementales et transports, Teamsters Canada
Sécurité des transports, 7:87-94,97-110
- Laserich, Paul**, directeur, Northern Air Transport Association
Sécurité des transports, 3:39,41,51-3
- Learn, Reg**, vice-président, Avrail Inc.
Sécurité des transports, 7:111-8,123-4
- Leblanc, Michèle**, directrice, Recherche, Association canadienne de camionnage
Sécurité des transports, 10:20
- Lloyd, Jerry**, président-directeur général, British Columbia Aviation Council
Sécurité des transports, 5:7,9-11,14-20,23,30-2
- Lovell, David**, maire, Ville de Yellowknife
Sécurité des transports, 3:28-33
- Lowes Brian**, directeur général, British Columbia Safety Council
Sécurité des transports, 5:98-116
- Machet, Peter**, président, Avrail Inc.
Sécurité des transports, 7:110,115-6,124
- Major, Guy P.**, avocat, Administration de pilotage des Laurentides
Sécurité des transports, 7:126
- Malec, George**, maître de port adjoint, Société du port de Halifax
Sécurité des transports, 8:65-6,71-3
- Markson, Frank**, directeur régional de l'Alberta, Association canadienne des fabricants de produits chimiques
Sécurité des transports, 4:34-46
- Martin, William H.**, vice-président, sécurité et normes des entreprises, British Columbia Ferry Corporation
Sécurité des transports, 5:90-8
- McBain, Jack T.**, premier vice-président, Opérations, CN Rail
Sécurité des transports, 7:7-28
- McCarron, Peter E.**, directeur général, RailTex Canada Inc.
Sécurité des transports, 8:83-103
- McCoy, Robert D.**, Guilde de la Marine marchande du Canada
Sécurité des transports, 5:125-7
- McCutcheon, Dave**, gérant de la sécurité des vols, Canadian Helicopters Limited
Sécurité des transports, 8:120-33
- McLennan, Dennis**, président, Administration de pilotage du Pacifique Canada
Sécurité des transports, 5:63-5,69-72,75
- Michaud, Jean-Claude**, président, Administration de pilotage des Laurentides
Sécurité des transports, 7:126-33
- Mokbel, Georges**, directeur, Ingénierie de produits, Michelin, Association canadienne de l'industrie du caoutchouc
Sécurité des transports, 7:78-86

- Muldoon, Mike**, Manager, Flight Safety, Northwest Territories Airlines
Transportation Safety and Security, 3:53-64
- Murray, J. S.**, Director, Fednav Limited/Shipping Federation of Canada
Transportation Safety and Security, 7:133-41
- O'Brien, Delbert A.**, President, Pem-Air Ltd
Transportation Safety and Security, 9:5-16
- Prescott, Tom**, Partner, Forensic Engineering Inc.
Transportation Safety and Security, 7:111,118-26
- Rae, Andrew**, Member, Halifax Marine Pilots Committee
Transportation Safety and Security, 8:32-46
- Reitsma, Paul**, Member, Legislative Assembly, British Columbia
Transportation Safety and Security, 5:32-8
- Richards, Darrell**, Director, Research and Information, Canadians for
Responsible and Safe Highways
Transportation Safety and Security, 2:81-9
- Rodrigue, Gilles**, Assistant to the President, Safety and Quality, Nav
Canada
Transportation Safety and Security, 2:35-47
- St-Pierre, Gilles**, Director, Policy and airport co-ordination, Aéroports de
Montréal
Transportation Safety and Security, 7:28-43
- Sargent, Wayne**, Vice-President and Safety Co-ordinator, Canadian Area,
International Longshoremen's and Warehousemen's Union
Transportation Safety and Security, 5:57-63
- Secord, Timothy S.**, Canadian Legislative Director, United
Transportation Union
Transportation Safety and Security, 6:16-9,24-6
- Sherman, Randall**, Harbour Master, Director of Operations, Halifax Port
Corporation
Transportation Safety and Security, 8:70,74-8
- Shields, Terry**, Air Operations Group, British Columbia Aviation Council
Transportation Safety and Security, 5:7-9,16-7,21-2,29
- Smith, Scott**, Irving Transportation Group
Transportation Safety and Security, 8:103-20
- Sokil, William**, Former President, Canadian Trucking Association
Transportation Safety and Security, 4:30-4
- Stockdale, Alan**, Chairman, Halifax Marine Pilots Committee
Transportation Safety and Security, 8:30-46
- Terpstra, John**, Director, Terminal Operations, Calgary Airport
Authority
Transportation Safety and Security, 4:83-96
- Turner, Michael A. H.**, Acting Commissioner, Canadian Coast Guard
Transportation Safety and Security, 2:62-81
- Turner, Peter**, Harbour Master, St. John Port Corporation
Transportation Safety and Security, 8:46-63
- Vuillemot, Peter**, General Manager, Atlantic Provinces Transportation
Commission
Transportation Safety and Security, 8:6-17
- Walker, Cathy**, National Health and Safety Director, National
Automobile, Aerospace, Transportation and General Workers Union of
Canada
Transportation Safety and Security, 6:5-12,22-4,29-33
- Walker, Jack**, General Manager, Irving Transportation Group
Transportation Safety and Security, 8:107-20
- Morrison, Lynn**, chef pilote et copropriétaire, Baxter Aviation, British
Columbia Aviation Council
Sécurité des transports, 5:27
- Mott, Eric**, agent, Police Association of Nova Scotia, Local 112, Police
de Ports Canada
Sécurité des transports, 8:78-82
- Mottram, Melvin**, directeur de programme, Alberta Safety Council
Sécurité des transports, 4:9-10,14-7
- Muldoon, Mike**, directeur, Sécurité des vols, Northwest Territories
Airlines
Sécurité des transports, 3:53-64
- Murray, J. S.**, directeur, Fednav Limitée/Fédération maritime du Canada
Sécurité des transports, 7:133-41
- O'Brien, Delbert A.**, président, Pem-Air Ltd
Sécurité des transports, 9:5-16
- Prescott, Tom**, associé, Forensic Engineering Inc.
Sécurité des transports, 7:111,118-26
- Rae, Andrew**, membre, Halifax Marine Pilots Committee
Sécurité des transports, 8:32-46
- Reitsma, Paul**, député, Assemblée législative, Colombie-Britannique
Sécurité des transports, 5:32-8
- Richards, Darrell**, directeur, Recherche et Information, Canadians for
Responsible and Safe Highways
Sécurité des transports, 2:81-9
- Rodrigue, Gilles**, adjoint du président, Sécurité et contrôle de la qualité,
Nav Canada
Sécurité des transports, 2:35-47
- St-Pierre, Gilles**, directeur, Coordination des politiques et des aéroports,
Aéroports de Montréal
Sécurité des transports, 7:28-43
- Sargent, Wayne**, vice-président et coordonnateur de la sécurité, Section
canadienne, International Longshoremen's and Warehousemen's Union
Sécurité des transports, 5:57-63
- Secord, Timothy S.**, conseiller à la législation canadienne, Travailleurs
unis des transports
Sécurité des transports, 6:16-9,24-6
- Sherman, Randall**, maître de port, directeur des opérations, Société du
port de Halifax
Sécurité des transports, 8:70,74-8
- Shields, Terry**, Groupe des opérations aériennes, British Columbia
Aviation Council
Sécurité des transports, 5:7-9,16-7,21-2,29
- Smith, Scott**, Irving Transportation Group
Sécurité des transports, 8:103-20
- Sokil, William**, président sortant, Association canadienne du camionnage
Sécurité des transports, 4:30-4
- Stockdale, Alan**, président, Halifax Marine Pilots Committee
Sécurité des transports, 8:30-46
- Terpstra, John**, directeur, Opérations d'aérogare, Administration
aéroportuaire de Calgary
Sécurité des transports, 4:83-96
- Turner, Michael A. H.**, commissaire par intérim, Garde côtière
canadienne
Sécurité des transports, 2:62-81

Watterson, Stan, Vice-President, Pacific Trollers Association
Transportation Safety and Security, 5:116-25

Weisbrod, Rosalinda, Manager, Traffic Safety, Canadian Automobile Association
Transportation Safety and Security, 2:51-2

Wilkins, Georges, Vice-President, Sales and Marketing, Bandag Canada Ltd., Tire Retread Association
Transportation Safety and Security, 7:146-7,149

Wolfe, Walter D., Airline Safety Officer, Canada 3000 Airlines Limited
Transportation Safety and Security, 9:16-29

Wolfe-Milner, Terry, Chairman, Training, Safety and General Aviation, British Columbia Aviation Council
Transportation Safety and Security, 5:12-8,26-7

Wood, Rod, President, Northern Air Transport Association
Transportation Safety and Security, 3:48-9,52

Woodward, Peter, Vice-President, Council of Marine Carriers
Transportation Safety and Security, 5:75-90

Turner, Peter, maître de port, Société du port de St. John's
Sécurité des transports, 8:46-63

Vuilemot, Peter, directeur général, Commission des transports des provinces de l'Atlantique
Sécurité des transports, 8:6-17

Walker, Cathy, directrice nationale, Santé et sécurité, Syndicat national de l'automobile, de l'aérospatiale, du transport et des autres travailleurs et travailleuses du Canada
Sécurité des transports, 6:5-12,22-4,29-33

Walker, Jack, directeur général, Irving Transportation Group
Sécurité des transports, 8:107-20

Watterson, Stan, vice-président, Pacific Trollers Association
Sécurité des transports, 5:116-25

Weisbrod, Rosalinda, chef, Sécurité de la circulation, Association canadienne des automobilistes
Sécurité des transports, 2:51-2

Wilkins, Georges, vice-président, Service commercial, Bandag Canada Ltd., Tire Retread Association
Sécurité des transports, 7:146-7,149

Wolfe, Walter D., agent de sécurité aérienne, Canada 3000 Airlines Limited
Sécurité des transports, 9:16-29

Wolfe-Milner, Terry, président, Sécurité, entraînement et aviation générale, British Columbia Aviation Council
Sécurité des transports, 5:12-8,26-7

Wood, Rod, président, Northern Air Transport Association
Sécurité des transports, 3:48-9,52

Woodward, Peter, vice-président, Council of Marine Carriers
Sécurité des transports, 5:75-90



If undelivered, return COVER ONLY to:
Public Works and Government Services Canada —
Publishing
45 Sacré-Cœur Boulevard,
Hull, Québec, Canada K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada —
Édition
45 Boulevard Sacré-Cœur,
Hull, Québec, Canada K1A 0S9

